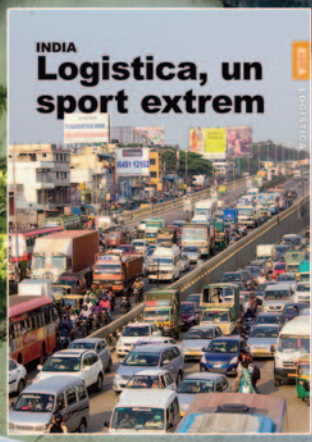
ZIUA CARGO

revistă de transport și logistică august 2019 numărul 8 (127)

Cum se rambursează accizele în Europa



DRIVE-TEST MAN
Noutățile 2019

ahead logistics

PARTENERUL TĂU DE ÎNCREDERE

· Transport intern și internațional cu flotă proprie
· Transport mărfuri generale și mărfuri cu temperatură controlată
· Depozit propriu de 8400 mp
· Casă de expediție (peste 200 colaboratori)

www.ahead-logistics.ro

Str. Vasile Lascăr, nr. 42-44, ap. 3-4, etaj 1, sector 2, București

Tel.: 031-405.94.09
Fax: 031-405.94.10

E-mail: office@ahead-logistics.ro

Volvo FH cu I-Save este camionul nostru cel mai performant pentru transport de cursă lungă. Acum, puteți să vă reduceți costurile cu combustibilul cu până la **7%*** - fără a compromite productivitatea și plăcerea călătoriei. Modelul include noul motor D13 Turbo Compound - cel mai eficient motor de cursă lungă produs de Volvo Trucks - și un pachet de elemente de economisire a combustibilului, cum ar fi sistemul I-See pe bază de hărți. Vă puteți aștepta, de asemenea, la un cuplu suplimentar la turații reduse, pentru o viteză medie crescută fără a utiliza mai mult combustibil. Ca să nu mai menționăm un răspuns rapid de cuplu și o rulare mai lină și mai silențioasă.
Cu I-Save, cu cât rulați mai mult, cu atât economisiți mai mult combustibil.

Pentru mai multe detalii accesați **www.volvotrucks.ro** sau contactați reprezentanții de vânzări Volvo Trucks.

* Comparație între motorul D13TC Euro 6 step D cu Pachet Long Haul Fuel (I-Save) și motorul D13 eSCR Euro 6 step D. Economia reală de combustibil poate varia în funcție de diverși factori: folosirea pilotului automat, topografie, experiența în conducere a șoferului și condițiile meteorologice.

VOLVO FH CU I-SAVE

Volvo Trucks. Driving Progress

VOLVO

Bine ați venit în carusel. Simțiți-vă ca acasă

Te întorci din concediu și te întrebi: ce s-a mai întâmplat? Reanalizezi statisticile și totul pare ok. Ultimii ani au adus creștere... Însă statisticile sunt despre trecut!

Deja, anul acesta tot mai multe firme s-au plâns că lucrurile nu mai merg bine. Am atins, oare, „culmea" și, de aici, urmează o perioadă de recesiune? Greu de spus și, tocmai de aceea, este unul dintre acele momente în care instinctul, inspirația, flerul preiau controlul, în lipsa unor informații sigure. Pentru că, dacă așteptați datele pertinente... s-ar putea să fie prea târziu.

Am vorbit cu mai mulți manageri/patroni ai unor firme de transport de dimensiuni diferite, cu modele de business diferite și care deservesc clienți din industrii diferite. Departe de a avea pretenția unui studiu statistic științific (mai degrabă o mică bârfă), iată, pe scurt, cum arată lucrurile.

Sunt firme care, deja, afirmă că suntem în criză. Și nu discutăm despre acel gen de persoane care văd „sfârșitul" chiar și atunci când lucrurile merg perfect. Este vorba despre cifre, iar, pentru cei mai „loviți", scăderile în volum au atins 30%, în acest an. Aparent, deja, peste jumătate din piața de transport resimte scăderi anul acesta, însă media acestor scăderi nu este atât de gravă, situându-se, mai degrabă, în jurul valorii de 10%. De remarcat este și faptul că nu s-au luat decizii radicale, cum ar fi reducerile de personal sau returnarea vehiculelor. Mai degrabă, acest început de recesiune pare un moment de așteptare. Urmează o revitalizare a comenzilor, sau o depresiune? Senzația lăsată de clienții de transport (cel puțin, de unii dintre aceștia) pare să îngrijoreze mai mult. Mai mulți manageri mi-au relatat despre „relaxarea" manifestată de clienți atunci când solicită mijloacele de transport. După o perioadă extrem de încordată, în care transportatorii au fost încurajați să investească în creșterea flotei și presați să le țină cât mai mult la lucru, o asemenea schimbare de atitudine nu are cum să nu ridice semne de întrebare.

Totuși, chiar dacă au devenit o minoritate, sunt încă multe firme care sunt, în continuare, pe creștere. Unii vorbesc chiar de 30% creștere anul acesta, față de 2018. Cum este posibil? A fost ceva cu care toată lumea a fost de acord: ultimele luni au manifestat o volatilitate foarte ridicată. Creșteri neașteptate ale volumului de mărfuri, urmate, la fel de brusc, de scăderi, în perioade care, tradițional, mergeau bine. Un alt aspect comun pentru toată lumea pare a fi amânarea parțială sau, chiar, totală a planurilor de investiție. În plus, un nou episod de optimizări pare să capete prioritate în rândul firmelor de transport.

Lipsa șoferilor continuă să reprezinte o problemă (chiar principala problemă pentru mulți), ceea ce pare ciudat, în contextul unei recesiuni.

Legislația europeană, noile restricții ce vor afecta transportatorii est europeni sunt luate în considerare și proiectate soluții. Este îmbucurător modul în care transportatorii (alături de asociații) s-au repliat, alegând o nouă strategie de negociere cu autoritățile europene – impactul negativ asupra mediului cauzat de curse nejustificate economic (camioane obligate să se întoarcă acasă, indiferent dacă găsesc sau nu mărfuri de transportat). Nu sunt așteptări spectaculoase, însă orice „îndulcire" a restricțiilor este importantă. Iar cartea „protecției mediului" este, în principiu, câștigătoare, în condițiile în care Europa (și parlamentul ei) manifestă mai multă sensibilitate ca niciodată cu privire la acest aspect.

A devenit, deja, palpabil modul, pe alocuri brutal, în care politicul influențează, astăzi, mediul de afaceri la nivel global. Cu câțiva ani în urmă, puteai anticipa, având toate datele (disponibile public), care regiune se va dezvolta, unde vor apărea noi fabrici și în ce domeniu, unde va crește consumul etc. Astăzi, peste noapte, așa numitul război comercial poate face ravagii. O simplă taxă schimbă, dintr-o dată, criteriile de eficiență pentru diferite regiuni și segmente industriale, iar acest lucru nu are cum să nu afecteze piața de logistică și transport. Brexit-ul aduce, de asemenea, multă incertitudine. Și apoi vin politicile de mediu la nivelul Uniunii, dar și unele la nivel local. Să luăm un exemplu simplu. Sunt, deja, câteva firme care au achiziționat camioane pe gaz. Costurile legate de carburant sunt mai reduse și, astfel, exploatarea devine mai rentabilă. În

urma calculelor, poți constata, să spunem, că, după aproximativ cinci ani de exploatare, ieși în câștig față de un model diesel. Dar dacă o țară (de exemplu Germania) decide scutirea camioanelor pe gaz de la plata taxei pentru autostrăzi, în doi ani ai recupera investiția adițională și, probabil, ar apărea noi modele de transport – cu o Germanie plină de camioane pe gaz, care schimbă semiremorcile la graniță. Dar dacă această scutire nu este menținută?

Totodată, multe semne de întrebare vin din zona inovațiilor tehnologice (în mare măsură împinse tot de legislație). Numărul în plină creștere al inginerilor implicați în electrificarea și automatizarea transportului nu are cum să nu producă efecte.

Și să nu uităm nici de problemele locale. Sunt asociații patronale care atrag atenția asupra riscului reapariției „crizei RCA", precum și aspectele fiscale legate de diurnă.

În concluzie, dacă simțiți că nu aveți suficiente informații pentru a lua decizii strategice bine argumentate, vă propun să vă liniștiți. Cu toții suntem în aceeași situație.

Bine ați venit în carusel. Simțiți-vă ca acasă, pentru că această situație va dura ani de acum înainte.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Împreună mișcăm lucrurile!

SUMAR

ȘTIRI 6, 8

CONSULTANȚĂ

■ Reîncadrarea diurnelor 10
■ SFATUL AVOCATULUI
Cine plătește? 36-37

■ MANAGEMENTUL RISCURILOR
Bune practici 38-39
■ Vara, un anotimp periculos pentru șoferi? 40-41

ACTUALITATE

■ Codul rutier, modificat prin Legea 152/2019 11
■ 31 august – dată finală pentru despăgubiri 25

■ Circulație în regim de autostradă, de la Sibiu până la Nădlac 26-27

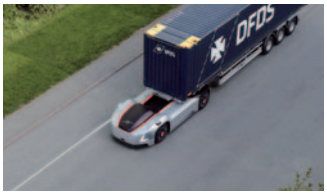
■ Drumuri mai sigure pentru... animalele sălbatice 28
■ Cum se rambursează accizele în Europa 34-35

CAMIOANE ȘI SERVICII

■ DRIVE-TEST MAN
Noutățile 2019 12-15

■ DRIVE-TEST FORD TRUCKS
O surpriză plăcută 16-19
■ RENAULT TRUCKS
Ediție limitată pentru 125 de ani de istorie 20-21

■ VOLVO TRUCKS
Vera a intrat „în pâine” 22-23

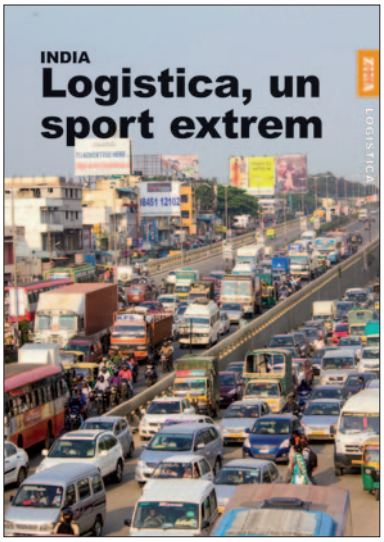


■ Tesla anunță un model spectaculos pick-up 24

■ Creștere cu două cifre, consecutivă, pentru DKV 42

PIAȚĂ ȘI COMPANII

■ Pregătirea face diferența 30-31
■ GERMANIA versus FRANȚA 32-33



ȘTIRI 44-45

INTERNAȚIONAL

■ Transfer de pe șosea... 46
■ Peste 60% din cărăușii francezi fac logistică 50

■ Distanțe scurte, performanțe ridicate 51
■ Logistica, un sport extrem 52-53

LOGISTICĂ

Paleți EUR, prin MAV-REC PALET 48-49

ANTICORUPȚIE

AȘA NU SE FACE! 54

ȘTIRI 56

ACTUALITATE

■ Noi linii regionale București-Ilfov 57

■ Transportul public pe litoral 58-59

PIAȚĂ ȘI COMPANII

Vehiculele autonome, în plin progres 60-61

INEDIT

SIGHIȘOARA MEDIEVALĂ 2019 62-65

ÎNTREBAREA LUNII

Despre tarife 66

EDIȚIA ANIVERSARĂ T480 & T HIGH 480

Sărbătorim 20 de ani de Renault Trucks în România cu o ofertă specială:

■ Start&Drive **Excellence**: 3 ani, 130.000 km/an; ■ Asigurare tractare intl.: 3 ani.
■ Optifleet: Map + Check, 1 an. ■ Training șoferi.
■ **Finanțare flexibilă:** leasing operațional, financiar, credit extern.

Oferta se supune unor termene și aprobări ale finanțatorului.
Campanie valabilă pentru comenzi între: 01.01.2019 – 30.11.2019

Pentru oferta completă, contactați un reprezentant Renault Trucks:
București - 0735 312 353/0723 505 456, **Bacău** - 0734 222 316, **Cluj/Oradea** - 0723 131 528,
Sibiu/Brașov - 0736 300 537, **Constanța/Buzău/Galați** - 0736 399 420,
Craiova/Pitești - 0723 505 456, **Arad/Timișoara** - 0755 063 778

renault-trucks.ro

RENAULT TRUCKS

CUGETARE

„În mintea strâmbă și lucrul drept se strâmbă.”
Arsenie Boca

REGLEMENTĂRI NOI PRIVIND DETAȘAREA ÎN FRANȚA

Începând din iunie, în Franța se aplică reguli noi, după publicarea Decretului 2019-555 din 4 iunie, care include diverse dispoziții privind detașarea lucrătorilor și consolidarea luptei împotriva muncii ilegale.
Actul normativ completează articolul L.1262-6 din Codul francez al muncii.
Punctele cheie:
• Sunt necesare informații suplimentare pentru a completa declarația de preînregistrare, începând cu 1 iulie 2019, inclusiv: numărul individual de identificare fiscală pentru datoria plătitorului de taxă pe valoarea adăugată a plătitorului în Franța; rata orară a remunerației angajatului străin pe durata perioadei de detașare în Franța, convertită în euro, în loc de valoarea remunerației brute lunare.
• Procedurile de numire a reprezentantului legal al societății în Franța sunt simplificate începând cu 1 iulie 2019: numirea reprezentantului companiei pe teritoriul național se face în declarația de detașare on-line prin site-ul SIPSI; acest document trebuie păstrat de angajator sau de client.
Decretul din 4 iunie 2019 prevede o altă măsură de simplificare.
Pentru activitățile pe termen scurt, angajatorul stabilit în afara țării nu mai este obligat să întocmească o declarație preliminară de detașare sau să numească un reprezentant al societății, în Franța. Încadrați aici sunt, de exemplu, artiștii sau sportivii care se află în Franța pentru o perioadă mai mică de 90 de zile.
Termenele de depunere a documentelor în timpul inspecției inspectoratului de muncă devin multiple, începând cu data de 6 iunie 2019. Astfel, în cadrul prestațiilor pe termen scurt și pentru anumite activități prevăzute la articolul L.1262-6 din Codul muncii, angajatorul străin dispune de 15 zile să prezinte documentele enumerate la articolul R. 1263-1 din Codul muncii în timpul inspecției inspectoratului de muncă. De asemenea, angajatorul străin care detașează un angajat străin în Franța, în contextul unei tranzacții pe cont propriu, are o perioadă de

15 zile pentru a prezenta documentele enumerate la articolul 2 din clauzele II și III din articolul R.1263-1, necesare în timpul inspecției inspectoratului de muncă. Este vorba despre documentul care atestă un examen medical în țara de origine și contractul de muncă sau orice alt document echivalent care permite stabilirea locului de recrutare al angajatului.
Se păstrează principiul prezentării fără întârziere a celorlalte documente enumerate și pentru alte cazuri de detașare – în cadrul unui contract de prestare de servicii sau de detașare în interiorul grupului.

Pascale RICAILLE
office@grap.eu.com
Contact limba română:
Adrian Gegiu:
Tel.: 0033.645.666.694

ANAF PUNE LUPA PE TRANSPORTURI

Agenția Națională de Administrare Fiscală anunță controale ample, în perioada următoare. Alături de transporturi, sunt vizate domeniile: alimentație publică, construcții, comerț. Se are în vedere și combaterea muncii la negru, împreună cu Inspecția Muncii, fără, însă, a se limita la acestea. Inspectorii antifraudă vor verifica inclusiv modul în care contribuabilii respectă obligația legală privind dotarea și utilizarea noilor case de marcat cu jurnal electronic, principala zonă vizată fiind București-Ilfov, informează ANAF. Acțiunea de control a fost demarată din data de 1 august, iar, în vederea desfășurării în bune condiții a acesteia, efectivele au fost suplimentate cu 200 de inspectori.

LOBBY PRIVIND TARIFUL DE REFERINȚĂ RCA

UNTRR solicită suportul eurodeputaților români pentru desecretizarea scrisorii primite de autoritățile române, din partea CE, în 19 iulie 2018, privind tarifele RCA. Uniunea a inițiat o acțiune juridică la CJUE împotriva CE, după ce instituția europeană a refuzat să desecretizeze scrisoarea. UNTRR „se opune ferm modificării Legii 132/2017, în sensul eliminării tarifului de referință, cât și a limitei de 25% a cheltuielilor administrative și de vânzare ale poliței de asigurare, incluse în tariful de primă”. Reprezentanții transportatorilor amintesc că, înainte de plafonarea tarifelor RCA și de intrarea în vigoare a noii legi, unii asigurători aveau cheltuieli administrative uriașe, de până la 80%, în condițiile în care acestea includeau cheltuielile aferente tuturor liniilor de business. Legea actuală „a avut efecte pozitive determinante în piață, iar tarifele practicate, în prezent, de asigurători se situează sub tariful de referință”. „Modificarea legislației RCA, în sensul propus de ASF și de unii asigurători, va determina reintrarea în criză a pieței RCA, iar tarifele vor crește vertiginos, pentru toate categoriile de vehicule”, avertizează UNTRR, care cere Consiliului Concurenței să publice raportul final privind investigația asupra sectorului pieței de asigurări, după ce a amendat, cu 53 de milioane de euro, 9 companii, pentru cartel.

PUTEREA SIGURANȚEI TALE

123 cargo

Global brand of

BursaTransport

since 2001

118 SPRINTER PENTRU DHL EXPRESS ROMÂNIA

Compania de logistică DHL Express România își reînnoiește flota de autovehicule comerciale, prin achiziția a 118 unități Mercedes-Benz Sprinter. Acestea sunt modele de ultimă generație, personalizate pentru industria de curierat și reprezintă o premieră pe piața locală, dar și la nivel DHL Global. Noile modele Mercedes-Benz Sprinter vor fi utilizate pentru servicii de curierat pe întreg teritoriul României. Aceasta este prima colaborare a Mercedes-Benz România cu liderul mondial în domeniul logisticii, la nivel local.
Cele 118 autovehicule comerciale ușoare sunt modele Mercedes-Benz Sprinter 314 CDI Furgon. Acestea sunt echipate cu motoare diesel eficiente, de ultimă generație, precum și cu noua tehnologie telematică. Pe lângă tradiționalele sisteme cu tracțiune pe puntea din spate, respectiv tracțiune integrală, noul Sprinter are

acum și tracțiune pe puntea din față. Sarcina utilă a acestei versiuni este cu 50 kg mai mare decât în cazul versiunii cu tracțiune spate. Podeaua compartimentului de marfă, poziționată cu 80 mm mai jos, face mai convenabile operațiunile de încărcare/descărcare.
DHL a apelat la soluții de carosare personalizate, facilitate de Mercedes-Benz Vans România. Astfel, versiunea de caroserie realizată special pentru curierat a fost configurată de ATV GmbH Germania, oferind soluția optimă în ceea ce privește echiparea corespunzătoare pentru sarcina de transport specifică activității DHL.

O DATĂ AUR ȘI DE DOUĂ ORI ARGINT PENTRU KRONE

Krone a urcat pe podium de trei ori, ca urmare a sondajului realizat de ETM Germania în rândul cititorilor, pentru premiile Best Brand. Krone a obținut locul întâi la categoria „Prelate", în timp ce, la categoria „Semiremorci frigorifice", continuă să ocupe și anul acesta locul 2, tot pe locul 2 urcând și la categoria „Axe de semiremorci". Editura revistelor de specialitate „trans aktuell", „lastauto omnibus" și „Fernfahrer" și a portalului eurotransport.de, ETM (EuroTransportMedia), și-a întrebat cititorii despre cele mai bune mărci de vehicule comerciale în 2019. 8.400 de cititori au participat la sondajul de opinie din acest an, având la dispoziție o selecție de 195 de mărci din 26 de categorii. ETM Award este considerat unul dintre indicatorii importanți din piața germană de vehicule comerciale, iar premiile sunt acordate pe baza unei cercetări de piață care se realizează cu metodologie unitară încă din 1997, permițând compararea competitorilor pe termen lung.

ÎNMATRICULĂRILE DE AUTOTURISME NOI, ÎN SCĂDERE, ÎN UE

Înmatriculările de autoturisme noi au scăzut, în primele 6 luni, cu 3,1%, la 8.183.562, în Uniunea Europeană (UE), față de ianuarie-iunie 2018, iar în luna iunie scăderea a fost de 7,8%, atingând un nivel de 1.446.183 de unități, potrivit datelor comunicate redacției de ACAROM, membră ACEA. În perioada ianuarie-iunie 2019, au fost înregistrate creșteri ale înmatriculărilor de autoturisme noi în Germania (+0,5%), în timp ce în Franța (-1,8%), Spania (-5,7%), Italia (-3,5%) și Marea Britanie (-3,4%), au fost înregistrate scăderi ale înmatriculărilor de autoturisme noi. România se situează pe poziția 16 în UE, cu un volum de 71.620 autoturisme noi înmatriculate, înregistrând cea mai mare creștere din Uniune, de +19,2% față de primele șase luni din 2018. În ceea ce privește constructorii de automobile, cele mai multe autoturisme înmatriculate în Europa sunt reprezentate de grupul VW, cu peste 2 milioane de unități, în scădere cu 4,1%, urmat de grupul PSA, cu 1,3 milioane de unități, în scădere cu 1,2 %, și de Grupul Renault, cu 911.420 de unități, în creștere cu 1,1% (din care Dacia: 316.424 de unități, o creștere de 10,1% față de perioada ianuarie-iunie 2018). Autoturismele marca Ford au înregistrat un număr de 513.338 unități noi înmatriculate, în scădere cu 7,8% față de perioada similară din 2018.

CLASA X EDITION – OFERTĂ SPECIALĂ

Divizia Vans a Mercedes-Benz România a pregătit o ofertă specială pentru pick-up-ul Clasa X: Clasa X Edition. Oferta este disponibilă până la sfârșitul lunii septembrie și include două versiuni: Clasa X Progressive Edition și Clasa X Power Edition, care vin cu o gamă largă de dotări excepționale. Pachetele de dotări speciale pentru Clasa X Progressive Edition și Clasa X Power Edition includ vopsea metalizată, diferențial blocabil, sistem de navigație, cameră pentru mers înapoi, scaune încălzite, cutie de viteze automată cu 7 rapoarte (pentru mers înainte) și pachetul „Style" (bare plafon, sistem de iluminat LED Performance, lămpi spate cu tehnologie LED și geamuri spate fumurii). Pe lângă acestea, pachetul Power Edition include și alte dotări suplimentare, care pot fi descoperite în toate centrele autorizate de vânzări Mercedes-Benz.
Modelele Progressive și Power au un sistem de propulsie diesel common-rail ce dezvoltă un cuplu mare și cilindree de 2,3 litri, disponibile ca biturbo X 250 d, cu nu mai puțin de 190 CP.
Clasa X Progressive Edition este disponibil la prețul de 32.200 euro (fără TVA), iar Clasa X Power Edition la prețul de 37.150 euro (fără TVA). Ofertele pentru cele două modele sunt disponibile în România până la sfârșitul lunii septembrie 2019, în toate centrele autorizate de vânzări Mercedes-Benz.

International Alexander HOLDING

» FTL Transport

» Web Platform

» Integrated Logistics in Customer Factories

» Real Estate

»Professional washing crates machine

Transport & Logistics
Experience
Ambition
Motivation

» Express Transport

» Distribution
» Warehousing
» Groupages

» Air & Sea Transport

» 4PL Integrated Services

» Service & Recovery

office@international-alexander.ro
http://www.international-alexander.ro

FOCUS PE PLATA ȘOFERILOR ÎN INSPECȚIILE FISCALE

Reîncadrarea diurnelor

Practica recentă a inspecțiilor fiscale a readus în actualitate subiectul reîncadrării diurnelor acordate șoferilor ca venituri de natură salarială, având consecința taxării corespunzătoare salariilor.

Societățile care activează în domeniul transportului de mărfuri pot avea, în acest context, o expunere majoră, dacă acordarea diurnelor nu este efectuată în conformitate cu prevederile legale aplicabile, pe de o parte, sau este efectuată de o manieră care poate naște interpretări, după cum vom explica în cele ce urmează.

În primul rând, este de notat faptul că legislația fiscală românească reglementează doar modalitatea de calcul a limitei în care indemnizația acordată salariaților nu generează venit impozabil prin raportare la nivelul diurnelor, neavând alte prevederi specifice în acest sens.

Reîncadrarea diurnelor, din perspectivă fiscală, ca venituri de natură salarială se efectuează, de regulă, în baza celebrului art. 11 din Codul fiscal.

Acest articol prevede că, în materie fiscală, se aplică principiul general anti-abuz, în sensul că pentru stabilirea impozitelor este relevant conținutul economic al unei tranzacții sau al unor operațiuni. Mai mult, acest articol dă dreptul autorităților fiscale ca, în situațiile în care constată că forma în care este prezentată o tranzacție nu reflectă conținutul economic al acesteia, să o poată reîncadra din punct de vedere al impozitării, tocmai pentru a reprezenta conținutul economic real al acesteia. Acest principiu are la bază faptul că, în general, substanța economică a unei tranzacții este cea care generează baza de impozitare vizată de legea fiscală, iar prezentarea într-o altă formă a tranzacției diferită de cea corespunzătoare conținutului său economic real, urmărește, de regulă, obținerea unor avantaje fiscale.

Cum pot determina dacă societatea mea este supusă riscului de reîncadrare a diurnelor?

Recomandarea este ca, prin intermediul departamentului financiar, sau, mai indicat, prin intermediul unei echipe de consultanți fiscali cu practică intensivă în acest domeniu, să se analizeze în detaliu aspecte precum:

I. dacă locul muncii este într-adevăr modificat prin delegare/detașare transnațională

II. dacă sumele incluse în diurna acordată salariaților conducători auto reprezintă și remunerație pentru servicii de încărcare și descărcare a bunurilor transportate

III. dacă sunt întocmite documente care să confirme un eventual acord al salariatului pentru prelungirea cu încă 60 de zile a delegării

IV. dacă diurna externă se acordă din momentul trecerii cu mijloacele de transport prin punctul de trecere a frontierei de Stat a României, atât la plecare, cât și la înapoierea în țară, în funcție de numărul de zile în care are loc deplasarea, considerându-se fiecare 24 de ore câte o zi de delegare sau detașare

V. dacă diurna este stabilită în funcție de alte repere (prin raportare selectivă doar la una din atribuțiile de serviciu ale salariatului șofer, nefiind raportată în mod esențial la nevoile salariatului cărora le este destinată), neurmărind scopul esențial prevăzut de lege de a asigura acoperirea cheltuielilor minime necesare ale salariatului care nu sunt cuprinse în cheltuielile de cazare și transport (cheltuieli de hrană, apă, alte cheltuieli mărunte uzuale)

VI. dacă la determinarea diurnei legale se au în vedere nivelurile stabilite pentru fiecare țară în care are loc deplasarea, potrivit anexei HG 518/1995, și perioada determinată în funcție de mijlocul de transport folosit, având-se în vedere: momentul trecerii cu mijloacele de transport prin punctele de trecere a frontierei de stat a României, atât la plecarea în străinătate, cât și la înapoierea în țară, momentul decolării avionului, la plecarea în străinătate, și momentul aterizării avionului, la sosirea în țară, de și pe aeroporturile care constituie puncte de trecere a frontierei de Stat a României.

De un impact major în posibila reîncadrare fiscală a diurnelor o constituie discrepanța dintre veniturile la care se stabilesc și plătesc obligații fiscale, de regulă salariul minim, și totalitatea veniturilor plătite angajaților.

Această situație se transpune în venituri de natură neimpozabilă semnificativ mai mari decât veniturile de natură impozabilă.

În concluzie, având în vedere și elementele punctate anterior, recomandarea este să vă asigurați că modul de acordare a diurnei la nivelul societății pe care o reprezentați reflectă realitatea economică și, totodată, foarte important, că aceasta nu are drept scop obținerea unor avantaje fiscale.

Oana Maria RADA
Darian DRS Tax
oana.rada@darian.ro
Tel.: 0766.534.231

Oana Maria Rada

Oana este partener în cadrul Darian DRS Tax și are experiență profesională acumulată în cadrul unor societăți de consultanță fiscală de renume, fiind implicată în proiecte în materie de taxare directă și indirectă.

Codul rutier, modificat prin Legea 152/2019

Codul rutier (OUG 195/2002) a fost modificat de Parlament, prin Legea 152/2019, la prevederile privind inspecția tehnică periodică (ITP), suspendarea permisului și căile de atac.

La capitolul ITP, în noua lege a fost introdusă prevederea potrivit căreia inspecția se poate efectua și în reprezentanțele Registrului Auto Român (RAR). Totodată, noul act normativ definește laboratorul mobil (autovehiculul dotat cu echipamentele necesare efectuării ITP, care se poate deplasa la cererea primăriei) și atestatul tehnic (document emis de RAR pentru mașinile și utilajele autopropulsate, pentru lucrări, care include date de identificare și caracteristici tehnice ale acestora).

În cazul vehiculelor pentru transportul mărfurilor periculoase, al celor de butelii de gaze, precum și al remorcilor-cisternă lente destinate transportului de mărfuri periculoase, ITP se efectuează numai de către personalul Registrului Auro Român.

ANAF și procurorii, fără girofar

O altă modificare a stabilit că nu mai pot utiliza girofarurile de culoare albastră mașinile de serviciu ale procurorilor din Ministerul Public sau ale Agenției Naționale de Administrare Fiscală (ANAF). Mai pot folosi semnale speciale de avertizare luminoase autospecialele Poliției, Jandarmeriei, Poliției de frontieră, serviciilor de ambulanță sau medicină legală, protecției civile, Ministerului Apărării Naționale, unităților speciale ale Serviciului Român de Informații (SRI) și ale Serviciului de Protecție și Pază (SPP) sau Administrației Naționale a Penitenciarelor (ANP) din cadrul Ministerului Justiției.

Șoferii care încalcă această regulă vor fi amendați cu sume între 1.305 și 2.900 de lei (încadrate în clasa a IV-a) și li se va suspenda 90 de zile permisul.

Fără permis, chiar dacă s-a clasat dosarul

Tot pentru 90 de zile vor rămâne pietoni șoferii care au comis infracțiuni contra siguranței circulației, iar procurorul sau instanța de judecată a dispus clasarea, renunțarea la urmărirea penală, la aplicarea pedepsei sau la amânarea aplicării pedepsei.

De asemenea, legea a fost completată astfel încât, în cazul unui accident de circulație din care a rezultat decesul sau vătămarea corporală a unei persoane, permisul se suspendă 90 de zile, chiar dacă instanța de judecată sau procurorul a dispus clasarea, precum și în cazul în care șoferul a fost condamnat definitiv pentru conducerea unui autovehicul neînmatriculat (amendă sau închisoare de la 1 la 3 ani – art. 334 Cod penal).

Căi de atac

Nu în ultimul rând, întreg articolul 118 din Codul rutier, referitor la căile de atac împotriva contravențiilor, a fost modificat. Împotriva procesului-verbal, se poate depune plângere, în 15 zile de la comunicare, la judecătoria în a cărei rază de competență a fost constatată fapta. Plângerea suspendă executarea amenzilor și a sancțiunilor complementare. Dovada înregistrării plângerii se prezintă de către contravenient, personal sau prin reprezentant legal, la unitatea de poliție din care face parte agentul constatator, care o reține și îi restituie permisul de conducere. Suspendarea dreptului de a conduce se reia în ziua următoare celei în care a fost predat permisul de conducere, dar nu mai târziu de 30 de zile de la data rămânerii definitive a hotărârii judecătorești prin care instanța a respins plângerea împotriva procesului-verbal. Suspendarea își produce efectele fără îndeplinirea vreunei alte formalități.

Permisul suspendat, transmis prin curier

Predarea permisului de conducere de către contravenient se poate face și prin serviciile de curierat, cu aviz de primire, la serviciul/biroul poliției rutiere, care îl va înainta unității de poliție care îl are în evidență. În acest caz, se ia în considerare data predării permisului către serviciul de curierat. Dacă nu îl predă în 30 de zile, contravenientul primește o majorare cu 30 de zile, fără altă formalitate.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

DRIVE-TEST MAN

Noutățile 2019

MAN a prezentat, în cadrul unui eveniment organizat la München, cele mai recente inovații destinate Seriei TG.

Este vorba despre noi sisteme de asistență pentru șofer, o serie de inovații pentru întreaga familie de motoare și un motor complet nou, menit să acopere mai bine solicitările în materie de putere, pentru diferite aplicații.

Noua generație de sisteme de asistență pentru șofer ridică siguranța și confortul la o altă cotă și, totodată, realizează primii pași pentru construirea primelor experiențe legate de un viitor camion autonom. Mai avem în față un drum lung către acest deziderat și noi tehnologii vor echipa autovehiculele până atunci, însă acesta este începutul.

Plăcerea de a conduce... tot mai puțin

Este un lucru firesc, astăzi, ca sistemele de servodirecție să ușureze manevrarea volanului, însă, prin MAN ComfortSteering, efortul dispare aproape în totalitate. Practic, acest sistem asigură un cuplu adițional la manevrarea volanului, dezvoltat de un motor electric. La viteză mare, forța dezvoltată de sistem scade, pentru a asigura o stabilitate mai mare.

MAN Lane Return Assist (LRA) ajută șoferul la menținerea benzii de

rulare și previne activ părăsirea neintenționată a acesteia. Strategia MAN a fost aceea de a seta sistemul astfel încât șoferul să nu îl conștientizeze decât în momentele în care camionul este pe punctul de a părăsi banda. În această situație, sistemul corectează poziția camionului, aducându-l pe centrul benzii. Practic, volanul se mișcă singur, însă cu o forță care permite șoferului să intervină pentru a contracara acțiunea, dacă dorește acest lucru. Sistemul nu este o premieră în lumea camioanelor, însă interesant este modul în care MAN l-a setat – șoferii nu vor simți existența LRA decât atunci când sunt pe punctul de a comite o greșeală/neatenție. Am apreciat și faptul că sistemul detectează vehicule parcate în apropierea benzii, sau care ocupă puțin din bandă, activându-se pentru a menține camionul cât mai aproape de linia de demarcație din stânga a benzii. Bineînțeles, LRA este dependent de marcajele șoselei. Așa că...

ACC cu funcția Stop-and-Go reprezintă un alt sistem ce va fi, cu siguranță, foarte apreciat de șoferii prinși în ambuteiaje.

Noua familie de motoare

2019 a adus și o importantă optimizare pentru toată familia de motoare MAN: sistemul de filtrare a carburantului și sistemul common rail au fost îmbunătățite, componentele sistemului de răcire sunt controlate electronic,

DP – un mod mai agil de a conduce:
- **Strategie de schimbare a treptelor pentru a asigura viteză medie crescută**
- **Schimbări mai rapide ale treptelor de viteză**
- **Schimbări ale treptelor la turații mai ridicate**
- **Creșterea mai rapidă a vitezei**
- **Selectarea unei trepte inferioare de viteză la kickdown.**

compresorul de aer este dotat cu sistem de optimizare a consumului de energie, sistem modular de post-tratare a gazelor de eșapament...

Motoarele D26 au primit noi puteri. Astfel, D26 este disponibil în trei variante, de 430, 470, respectiv 510 CP. Cuplul maxim s-a majorat cu 100 Nm.

Bineînțeles, toate motoarele asigură standardul Euro 6 Step D.

Noul motor de 9 l

MAN D15 este noul motor de 9 l dezvoltat de producătorul german. Poate echipa modelele TGX și TGS și asigură o plajă de puteri (și, implicit, utilizări) mai slab acoperită în trecut – de la 330 CP și 1.600 Nm, până la 400 CP și 1.800 Nm. D15 utilizează tehnologia SCR, fără EGR.

Principalele avantaje aduse de noul motor sunt reducerea masei cu 230 kg față de MAN D20 (modelul de motor pe care îl înlocuiește) și, totodată, o scădere a consumului de carburant.

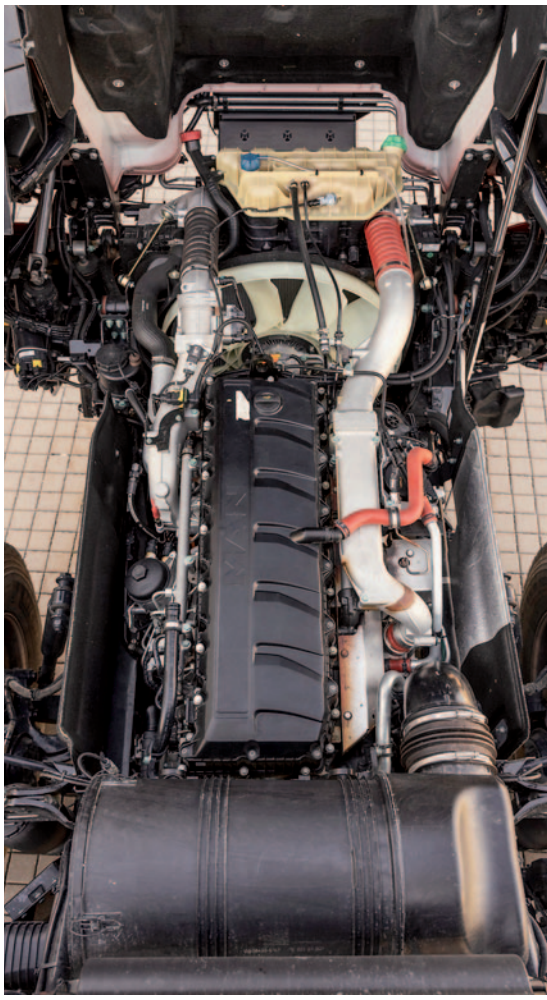
D15 dispune de o pompă de răcire cu debit variabil și un alternator cu sistem de management inteligent. Sistemul common rail asigură o presiune a injecției de până la 2.500 bar (crește eficiența arderii). Compresorul, cu un singur cilindru pentru aer, dispune de un sistem de optimizare a consumului de energie (ESS), sau se poate opta pentru varianta cu un singur cilindru, compresorul putând fi închis, sau varianta cu doi cilindri și sistem ESS.

De asemenea, sistemul de filtrare a carburantului a fost îmbunătățit. Procesul are loc în două etape și are ca efect creșterea fiabilității și a duratei de utilizare a filtrelor.

Din punct de vedere al ariei de utilizare, MAN D15 pare ideal pentru operațiuni de transport cu încărcături parțiale, sau acolo unde apar variații importante de masă transportată pe parcursul cursei. În plus, câștigul în materie de masă utilă reprezintă un avantaj important. Astfel, cisternele, silozurile, transportul în construcții (basculante și mixere de beton), colectarea deșeurilor, precum și operațiunile

Noul motor MAN D15

- **Standard emisii: Euro 6 Step D**
- **Număr cilindri: 6 în linie**
- **Cilindree: 9 l**
- **Puteri: 330, 360 și 400 CP**
- **Puterea maximă este atinsă la 1.800 rpm**
- **Cuplu maxim: 1.600 Nm (1.000-1.400 rpm), 1.700 Nm (1.000-1.400 rpm), respectiv 1.800 Nm (1.000-1.500 rpm)**
- **Turație min. la ralanti: 600 rpm**
- **Masa motorului: aprox. 860 kg**
- **Putere maximă frână de motor cu EVBec: 200 kW**
- **Putere maximă frână de motor cu turbo EVBec: 330, 330, respectiv 350 kW.**



Sistemul de camere 360°, precum și cel de asistență pentru viraje la dreapta, au un impact semnificativ pentru creșterea siguranței.

de distribuție par ideale pentru noul motor.

DP – un nou mod de a conduce

În timpul sesiunii de drive-test, am apreciat foarte mult o altă premieră lansată de MAN. „DP" reprezintă un mod de a conduce mai agil. Practic, având la dispoziție cele două opțiuni „D", respectiv „DP", conducătorul auto se poate adapta mai bine la condițiile drumului și la trafic.

Nu este nici un secret faptul că traficul în localități (inclusiv în orașele mici și chiar în zona rurală) a devenit tot mai aglomerat. Astfel, nevoia de a pătrunde în intersecții și a trece de acestea cât mai repede se acutizează. Iar selectarea DP... chiar face diferența. Pe scurt, selectând această nouă poziție, șoferul are la dispoziție un camion capabil să dezvolte viteza mult mai repede. Senzația este ca și cum, dintr-odată, conduci un alt camion, cu un motor mult mai puternic. DP reprezintă un ajutor pe care șoferii îl vor aprecia în intersecții, curbe sau zone cu rampe și, bineînțeles, în zonele off-road, cum ar fi șantierele.

Sigur, ne putem întreba dacă noul mod de conducere nu va afecta consumul de carburant. Evident că, utilizând DP, nu poți obține aceleași consumuri ca în poziția standard D. Însă sunt anumite momente în care consumul nu reprezintă cel mai important aspect. În principiu, discutăm de situații scurte ca distanță, însă mari consumatoare de timp. Iar, astăzi, timpul de conducere poate fi considerat principala resursă a șoferului și, în același timp, a companiei de transport. Utilizarea corectă a celor două moduri, DP și D, ar putea chiar să însemne o creștere, în materie de productivitate și eficiență.

ACC Stop & Go oferă șoferilor posibilitatea de a menține „pilotul automat" chiar și în situațiile de trafic intens, ambuteiaje și chiar trafic urban. Astfel, cu noua generație de MAN ACC, camionul încetinește și, chiar, oprește în spatele vehiculului din față, păstrând în mod automat distanța corectă față de acesta. În cazul opririlor complete ce durează mai mult de două secunde, repunerea în mișcare a camionului se realizează prin simpla atingere a pedalei de accelerație sau apăsarea unui buton de pe volan.

Radu BORCESCU
München, GERMANIA
radu.borcescu@ziuacargo.ro

DRIVE-TEST FORD TRUCKS F-MAX

O surpriză plăcută

S-au spus multe cuvinte frumoase despre modelul F-Max, apoi am citit fișa tehnică a camionului și am fost impresionat... l-am văzut și... în continuare, impresia bună s-a păstrat... În sfârșit, a venit mult așteptatul moment al drive-testului.

Recunosc, am avut unele îndoieli, la început. După ce ne-am obișnuit cu cele șapte brand-uri de camioane care își împart piața europeană de mulți ani, este de greu de acceptat că poate apărea ceva nou, care să merite cu adevărat atenția afacerilor mature de transport. Pentru că nu este vorba doar de design, dotări sau preț de achiziție... Așteptările pieței de transport sunt foarte complexe, iar un camion trebuie să înglobeze multe aspecte legate de fiabilitate, siguranță, confort și, bineînțeles, consum redus de carburant. Mai ales în cazul transportului pe distanțe lungi, acolo unde se realizează mulți kilometri în fiecare lună, „maturitatea" autovehiculului este esențială.

Ar putea un producător nou să concureze cu brand-urile tradiționale?

Totul OK

Așa că, aproape involuntar, am început să caut aspectele care să scoată în evidență lipsa de experiență a producătorului pentru extrem de pretențioasa piață europeană. Legat de design nu voi insista – F-MAX arată bine și își găsește locul în orice flotă de internațional.

Dotări de ultimă generație pentru F-MAX: frână de urgență, sistem de avertizare pentru depășirea benzii de rulare, sistem predictiv de control al vitezei de croazieră și telematică.

Postul de conducere reprezintă un punct forte:
- **Volan reglabil, îmbrăcat în piele, cu design sport**
- **Comenzi pe volan pentru accesul facil la ecranul multimedia, radio și alte funcții**
- **Ecran color de 8"**
- **Ecran tactil LCD de 7,2"**
- **Sistem Automat de Climatizare.**

Așa că am urcat în cabină, privind cu atenție fiecare amănunt... Încă din start, am remarcat poziția confortabilă la volan – scaunul de calitate, comenzile la îndemână, vizibilitate excelentă. Sigur, oglinzile laterale mari asigură o bună vizibilitate în spate, însă creează un unghi mort pentru zona lateral/față – un potențial disconfort în intersecții și la treceri de pietoni, unde, probabil, șoferul va trebui să se aplece puțin în față. Oricum, această „problemă" este una clasică în rândul camioanelor.

Informațiile referitoare la vehicul pot fi accesate, în orice moment, prin Connectruck.

Tehnologia Maxcruise asigură o utilizare mai eficientă a vehiculului, folosind date topografice ale drumului.

Oglinzile retrovizoare sunt reglabile electric și încălzite.

Cabina spațioasă a F-MAX are o înălțime interioară de 2.160 mm și o lățime interioară de 2.277 mm.

Motorul de 500 CP Ecotorq se încadrează în normele Euro 6 Step D, iar cuplul maxim este de 2500 Nm.

Frigiderul de 38 l este ușor accesibil.

Am continuat căutările – pat la dimensiuni generoase și, aparent, confortabil, frigider OK, spații de depozitare numeroase și bine gândite... Totul la locul lui, așa cum te aștepți să fie la un camion de internațional. Sigur, am remarcat plasticul ieftin folosit la anumite elemente, însă nu interacționezi prea des cu ele și aproape deloc în timpul condusului. Practic, acest aspect arată grija producătorului pentru a menține prețul autovehiculului sub control și anticipez că nu va afecta foarte mult confortul șoferilor.

Trecem la condus!

25 l/100 km și 500 CP

Trebuie să revin puțin la postul de conducere. Am spus, deja, că este confortabil și bine gândit. Dar, o dată ce pornești motorul, curiozitatea și încântarea își fac loc. În special, am apreciat display-ul central. Dimensiunile generoase și informațiile complexe, prezentate într-o formă elegantă, te incită să navighezi prin meniu. Foarte multe informații sunt disponibile, iar, în timpul condusului, șoferii își pot seta pe ecran informația dorită.

Am decis să testăm camionul pe autostradă. București-Pitești dus-întors, 200 de kilometri de autostradă pentru un camion care se dorește o opțiune pentru cursele lungi.

Iar, la drum, apare adevărata surpriză. F-MAX are o ținută sigură și confortabilă. Camionul era încărcat, având o masă totală în jurul a 30 de tone, astfel încât am putut aprecia din plin cei 500 CP ai motorului. Și da, poți simți această putere, autovehiculul demarând foarte repede. În plus, foarte bine lucrează împreună motorul cu transmisia, cu schimbări „rotunde" între trepte.

Am apreciat, de asemenea, stabilitatea pe o autostradă deja bine cunoscută și neapreciată pentru vălurile și șanțurile în special de pe prima bandă. Și mai este un lucru la care nu mă așteptam – cabina este foarte „închegată". Chiar și la viteze mari, nu apar vibrații sau zgomote ciudate. Sigur, autovehiculul demo testat avea puțin peste 25.000 km, deci este încă foarte nou. Însă majoritatea acestor kilometri au fost parcurși în regim de teste. Deci...

Vă spun: când am terminat testul, încă mă mai uitam prin cabină să văd dacă nu mi-a scăpat ceva care să poată fi considerat în neregulă. Experiența la volanul F-MAX este mai mult decât OK. Practic, nu ai ce comenta negativ, fără a risca să fii perceput drept cusurgiu.

Sunt sigur că vă întrebați cum a ieșit consumul. Ei bine, cu o medie de 25,1 l/100 km, în condițiile în care nu am avut în vedere un condus economic... ce poți să mai spui?

Este impresionant cât de repede s-a așezat Ford Trucks la masa exclusivistă a furnizorilor de camioane pentru piața europeană, iar F-MAX reprezintă o opțiune pertinentă pentru transporturile de cursă lungă.

Cum ar trebui să privească un transportator opțiunea de a achiziționa acest model? Dacă în procesul decizional este implicat și șoferul sau, pur și simplu, se dorește ca autovehiculul nou achiziționat să reprezinte și o formă de recompensă și recunoaștere a meritelor conducătorului auto (ceva cu care să se laude în parcări)... În acest caz, probabil, F-MAX nu va primul pe listă.

În schimb, dacă decizia este strict business... opțiunile sunt deschise. Și aș mai adăuga ceva: F-MAX are propria identitate. Este un camion original, ce își va găsi propriul segment în piață.

Dulapurile de depozitare de deasupra capului au o capacitate de 225 l.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

RENAULT TRUCKS

Ediție limitată pentru 125 de ani de istorie

Renault Trucks sărbătorește 125 de ani de istorie cu o nouă ediție limitată, denumită T High 1894 Edition. Combinând un stil modern cu aluzii la istoria acestei mărci, numai 125 de astfel de vehicule vor fi comercializate în Europa. Constructorul francez își onorează originile cu acest vehicul, care poartă culorile logo-ului Berliet.

Istoria Renault Trucks este indisolubil legată de două nume mari, care și-au asumat pionieratul în domeniul auto european: Marius Berliet și Louis Renault.

Marius Berliet, născut în 1844, a proiectat și construit primul său motor cu un cilindru în anul 1894, moment care a reprezentat piatra de temelie a dezvoltării uneia dintre mărcile mamă ale bine-cunoscutului fabricant din zilele noastre și pe care îl onorează această ediție specială. Un an mai târziu, Marius a construit primul său automobil pe benzină.

Prima sa comandă a venit tot în 1894, din partea unui domn pe nume Porte – un producător de mătase din Lyon – care i-a plătit 10.000 de franci. După 3 ani, când camionul Berliet i-a fost livrat clientului, acesta i-a cedat atât vehiculul, cât și banii lui Marius. Dar Marius a trebuit să se lupte timp îndelungat cu dezaprobarea tatălui său și cu lipsa de resurse, înainte de a fi capabil să cumpere atelierele Audibert și Lavirotte, care au reprezentat nucleul viitoarei sale fabrici Lyon-Montplaisir.

Louis Renault, născut în 1877, a început să facă lucrări mecanice într-un mic atelier din Billancourt, lângă Paris. La 21 de ani, a proiectat o cutie de viteze cu 4 trepte, inclusiv una cu sistem direct drive, care a fost și patentată, apoi a lansat primul său automobil, propulsat cu un motor cu 0,25 CP, care a fost cumpărat de un prieten, avocat.

Ulterior, primul război mondial le-a asigurat ambilor pionieri o mulțime de comenzi. Berliet construia camioane – 40 de unități CBA pe zi – pentru frontul de la Verdun, iar Renault a fabricat 600 de mașini, care au contribuit la victoria de la Marne. În plus față de acestea, fabrica Boulogne Billancourt mai producea motoare pentru avioane și transportoare de armament, iar, în 1917, a fost proiectat primul tanc modern, din care au ajuns să se fabrice câte 30 de unități pe zi. La rândul său, Berliet a ajuns să fabrice câte 16 pe zi, la Venissieux.

Perioada 1919-1939 a marcat o diversificare a producției pentru ambii fabricanți, iar între 1952 și 1974 a urmat o serie de fuziuni importante în lumea auto franceză. Laffly, Rochet-Schneider, Camiva și Citroën Poids Lourds au fost preluate de către Berliet în 1957, iar în

1955, s-a născut Saviem, din fuziunea Latil, departamentul Renault Truck și Somua. În 1978, Berliet și Saviem au fuzionat, pentru a crea un singur producător de camioane care a devenit, în 1978, Renault Vehicules Industriels.

În onoarea lui Berliet

Ediția specială limitată T High 1894 a fost proiectată să onoreze începuturile lui Berliet, dar și întreaga istorie a producției de vehicule comerciale din Franța.

Caroseria este vopsită în albastru „miez de noapte”, în timp ce anumite secțiuni ale vehiculului, inclusiv grila radiatorului, sunt subliniate cu galben auriu, iar alte componente, cum ar fi jantele, sunt vopsite în roșu. T High 1894 este echipat, de asemenea, cu goarne aurii și cu un set de proiectoare pe acoperișul cabinei.

Mai multe detalii grafice pe caroserie, cum ar fi semnătura „Edition 1894” de pe ambele părți laterale, precum și de pe spatele cabinei, scot în evidență liniile acesteia și conferă un plus de dinamism vehiculului. Carenajele laterale afișează un logo special desenat pentru această ocazie, cu contururile camioanelor iconice ale mărcii formând diamantul Renault Trucks, care are elementul reprezentativ al logo-ului Berliet – o locomotivă – în centru.

Echipamente de top

Interiorul cabinei afișează aceeași schemă cromatică, având bordul și volanul în albastru și cu fețele ușilor având o tapițerie roșu cu albastru. Gurile de ventilație, încercuite cu roșu, completează armonia interioară a vehiculului. Scaunele din piele neagră Recaro au cusături roșii, în timp ce tetierele sunt brodate cu semnătura „Edition 1894”, în auriu. T High 1894 este echipat, de asemenea, cu preșuri cu cusături roșii și cu draperii aurii.

Această ediție limitată este dotată, de asemenea, cu echipamente de top, pentru a îmbunătăți confortul șoferului, cum ar fi bordul panoramic cu un ecran LCD „Edition 1894” și cu un display secundar Roadpad+ cu cameră pentru marșarier. În ceea ce privește puterea, T High 1894 este echipat cu un motor de 13 l, capabil să dezvolte 520 CP.

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

VOLVO TRUCKS

Vera a intrat „în pâine”

După cum vă povesteam, pe scurt, în numărul anterior, Vera – autocamionul electric, conectat și autonom produs de Volvo Trucks – va face parte dintr-o soluție integrată pentru transportul mărfurilor de la un centru logistic, la un terminal portuar din Göteborg, Suedia. Această misiune este rezultatul unei noi colaborări între Volvo Trucks și compania de transport maritim și de logistică DFDS.

Scopul colaborării este de a utiliza autocamionul Vera într-o aplicație reală, care să permită un sistem conectat pentru un flux continuu de bunuri, de la un centru de logistică al companiei DFDS la un terminal portuar pentru distribuția acestora în întreaga lume.

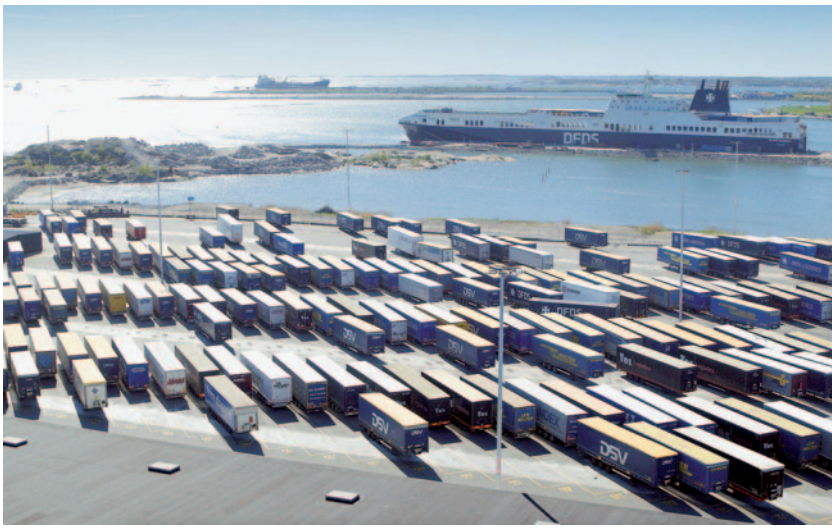
În 2018, Volvo Trucks a prezentat prima sa soluție electrică, conectată și autonomă, concepută pentru misiuni repetitive în centre logistice, fabrici și porturi. Vera este potrivit pe distanțe scurte, transportând, cu mare precizie, volume mari de mărfuri.

Implementarea unui sistem conectat

„Acum avem ocazia de a utiliza Vera într-un cadru ideal și de a-i dezvolta, în continuare, potențialul pentru alte operațiuni similare”, spune Mikael Karlsson, vicepreședinte Autonomous Solutions la Volvo Trucks.

Obiectivul este de a implementa un sistem conectat, format din mai multe vehicule Vera, monitorizate de la un turn de control. Scopul este de a asigura un flux continuu și constant, care să răspundă cerințelor privind o mai mare eficiență, flexibilitate și sustenabilitate. Colaborarea cu DFDS reprezintă un prim pas către utilizarea autocamionului Vera în misiuni reale de transport pe drumuri publice predefinite dintr-o anumită zonă industrială.

„Dorim să fim lideri în transportul conectat, autonom. Această colaborare ne va ajuta să dezvoltăm o soluție pe termen lung eficientă, flexibilă și sustenabilă, pentru ca de pe porțile noastre să iasă vehicule autonome,



venind, astfel, în sprijinul clienților noștri, al mediului înconjurător și al afacerii noastre”, spune Torben Carlsen, director general executiv al DFDS.

Acesta este doar începutul

Soluția autonomă de transport va trece în continuare printr-un proces de dezvoltare în ceea ce privește tehnologia, managementul operațiunilor și adaptările de infrastructură, înainte de a deveni pe deplin operațională. Mai mult, se vor lua măsurile de siguranță necesare pentru a satisface cerințele privind impactul social, pentru a asigura o tranziție sigură către soluțiile autonome de transport.

„Operațiunea Terminalul”, pe scurt

- **Misiunea este de a muta containerele de la centrul de logistică al DFDS din Göteborg la un terminal portuar, în funcție de capacitatea solicitată.**
- **Sistemul autonom este monitorizat de un operator de la un turn de control care este, de asemenea, responsabil pentru transport.**
- **Soluția este potrivită pentru fluxuri repetitive cu o viteză maximă de 40 km/h.**
- **Adaptările de infrastructură fac parte din obiectivul de implementare a sistemului de transport complet, inclusiv a porților automate la terminale. Volvo Trucks și DFDS sunt principalii parteneri, însă există mai mulți actori implicați în derularea primei misiuni a autocamionului Vera.**
- **DFDS oferă servicii de transport maritim și rutier în Europa și Turcia, generând venituri anuale de aproximativ 17 miliarde de coroane daneze. Cei 8.000 de angajați lucrează pe nave și în sediile companiei din 20 de țări. Compania DFDS are sediul central la Copenhaga și este listată la NASDAQ Copenhaga.**
- **Inițiativa se desfășoară cu sprijinul Agenției Suedeze de Inovare Vinnova, al Administrației Suedeze a Transporturilor și al Agenției Suedeze pentru Energie, prin intermediul programului FFI pentru cercetare și inovare strategică.**

Pe măsură ce Volvo Trucks câștigă mai multă experiență, autocamionul Vera are potențialul de a fi utilizat în aplicații similare, ca o completare a soluțiilor de transport de astăzi.

„Transporturile autonome cu nivel scăzut de zgomot și cu emisii zero joacă un rol important în viitorul logisticii și se vor dovedi a fi benefice atât pentru mediul de afaceri, cât și pentru societate. Considerăm că această colaborare este un început important și ne propunem să încurajăm progresul în acest domeniu. Poate că Vera are o limită de viteză, dar noi nu avem. Testarea a început deja și intenționăm să implementăm soluția aceasta în anii imediat următori”, adaugă Mikael Karlsson.

Adaptarea: Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

Tesla anunță un model spectaculos pick-up

Elon Musk, milionarul excentric din fruntea companiei Tesla, a stârnit, din nou, valuri, după ce a anunțat că pregătește lansarea unui nou produs al companiei, Tesla Pick-up.

După ce a lansat turismul electric, Model S, și a dezvelit prototipul Tesla Semi, camionul electric ce ar trebui să intre în producție în 2020, compania ne arată că este decisă și pregătită să atace nișe noi ale pieței automotive.

Elon Musk, CEO Tesla

„Camioneta va trebui să fie incredibilă din punct de vedere al funcționalității și al modului de încărcare și va fi uimitoare ca apariție. Nu va semăna deloc cu un pick-up normal, va arăta destul de științific, ceea ce înseamnă că nu va fi pentru toată lumea. Dacă cineva își va dori un pick-up așa cum au fost cele din ultimii 20-40 de ani, probabil că acest model nu este pentru el."

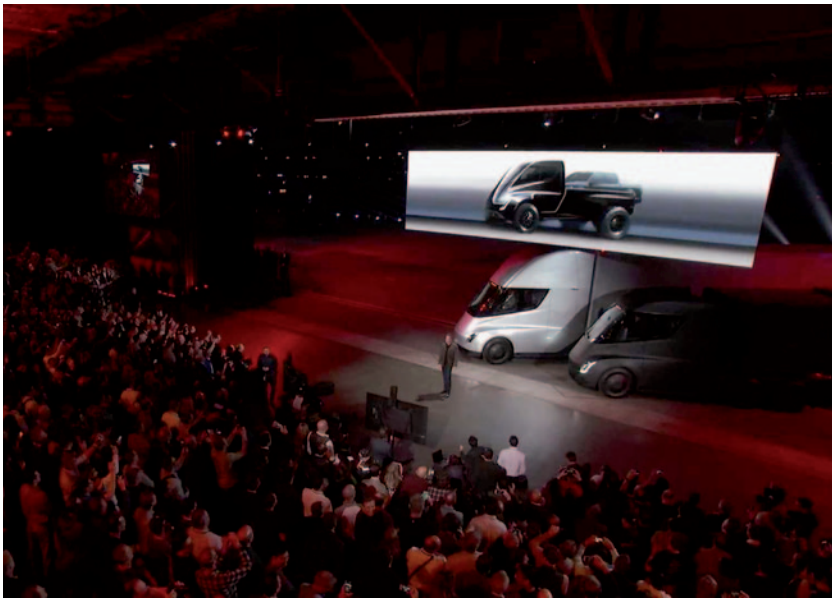
Performant și accesibil

Și nu numai că atacă un segment nou al pieței, ci chiar și-a setat și niște ținte extrem de îndrăznețe. „Va fi un pick-up mai bun decât un Ford F-150, în ceea ce privește funcționalitatea, și va fi o mașină cu performanțe sportive mai bune decât cele ale unui Porsche 911. Aceasta este aspirația noastră", a afirmat CEO-ul Tesla. Acest model va fi o versiune mai mică a camionului Tesla Semi, cu un „cuplu nebun" și „va putea, cu siguranță, să transporte alt pick-up" a continuat acesta.

După asemenea declarații, te-ai aștepta ca și prețul să fie peste medie, din moment ce se promite o mașină cu asemenea abilități, dar Musk a lăsat oamenii cu o expresie de mirare pe față când a spus că probabil prețul de bază se va situa sub limita de 50.000 de dolari. Modelul Ford F-150, pe care Tesla l-a fixat ca etalon de funcționalitate, poate fi achiziționat de pe piața americană cu prețuri ce variază între 28.000 și 67.000 de dolari, deci i-ar deveni un concurent serios, dacă ar livra performanță mai bună la preț mai mic, așa cum oficialul Tesla anunță. Totodată, ar reuși să se situeze sub prețul anunțat de un alt jucător de pe această nișă (din SUA), Rivian, care a anunțat apariția modelului său de pick-up electric pentru 2020, la un preț de 69.000 de dolari.

Încredere peste limite în forțele proprii

Conform celor spuse de Elon Musk, noul pick-up Tesla va fi asemănător lui Ford F-150, care este, în acest moment, cel mai bine cotat pick-up de pe piața americană și unul dintre cele mai bine vândute modele din ultimii 10 ani din SUA. Nu se poate pune la îndoială faptul că aceste ținte, pe care compania, prin vocea CEO-ului său, și le-a setat, sunt extrem de înalte. Criticii lui Musk sunt de părere că acesta și-a propus să realizeze lucruri imposibile, fiind atrase păreri sceptice chiar și din rândul celor care sunt susținători ai proiectelor lui Elon Musk. Acesta a spus și că, după planurile pe care le au, autonomia camionetei electrice va fi undeva între 600 și 800 de kilometri, va avea tracțiune integrală, o suspensie dinamică ajustabilă în funcție de sarcină, precum și o capacitate de remorcare de peste 100 de tone (!!). Cifre ca acestea au stârnit o rumoare generală, pentru că o asemenea performanță ar fi chiar remarcabilă. Totodată, Musk spune că mașina va avea capacitatea de a parca paralel în mod automat, deși nu au fost indicată prezența unei camere 360° sau a vreunui radar. Un element ce a atras atenția a fost și faptul că vor exista mufe pentru utilaje grele, de 240 V, ce vor fi alimentate de la același pachet de baterii, fără a fi nevoie de un generator auxiliar.



Science Fiction

Design-ul camionetei, încă necunoscut, a fost descris ca fiind „cyberpunk", termen greu de transpus în ceva palpabil, dar a dat indiciul că ar fi „inspirat" din seria de filme SF Blade Runner. Pe Twitter, CEO-ul Tesla a dat primele detalii despre pick-up-ul Tesla, pe lângă faptul că le-a cerut adepților săi sfaturi și caracteristici pe care le-ar dori să le vadă în următorul vehicul. Acesta a mai spus că pick-up-ul va fi prezentat până la sfârșitul acestui an și că este „cel mai încântat" de acest model, adăugând: „Poate că va fi prea futurist pentru majoritatea oamenilor, dar mie îmi place".

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

TERMEN LIMITĂ NOU

31 august – dată finală pentru despăgubiri

Companiile românești care au achiziționat, în perioada 2004-2016, camioane noi de peste 6 tone se mai pot înregistra, până la 31 august, în cea de-a treia cerere de despăgubire inclusă în inițiativa Financialright Claims și Hausfeld, pentru recuperarea daunelor produse prin intermediul cartelului producătorilor de camioane, după ce a fost decisă o prelungire cu o lună a termenului limită. Este ultima acțiune inițiată pe această temă de Financialright Claims și Hausfeld.

Inițiativa este susținută, în România, de Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR). Potrivit lui Radu Dinescu, secretar general UNTRR, până la finalul lunii iulie, peste 250 de companii românești, reprezentând un parc destinat compensațiilor de aproximativ 3.500 de vehicule, se înscriseseră pentru a lua parte la această a treia cerere de despăgubire.

Reamintim, Comisia Europeană a aplicat, în iulie 2016, amenzi marilor producători de camioane Daimler, Volvo/Renault, Iveco, MAN și DAF, care au fost găsiți vinovați de formarea unui cartel între anii 1997 și 2011, pentru a uniformiza prețurile pentru camioanele medii și grele, contrar legislației în vigoare. În septembrie 2017, Comisia Europeană a constatat și implicarea producătorului Scania în acest cartel, aplicându-i, de asemenea, o amendă.

În acest context, Financialright Claims și Hausfeld au demarat o inițiativă la nivel european pentru a permite companiilor care au achiziționat sau cumpărat în leasing camioane și au fost afectate de acest cartel să își recupereze daunele fără alte cheltuieli sau riscuri de costuri asociate.

Două cereri de despăgubire depuse deja, a treia în derulare

Financialright Claims și Hausfeld au depus deja împotriva cartelului două cereri, pentru aproape 150.000 de camioane din toată Europa, la sfârșitul anilor 2017 și 2018, iar a treia cerere urmează să fie depusă, fiind ultima de acest gen.

Financialright Claims și firma internațională de avocatură Hausfeld au precizat, în cadrul unei conferințe, că ar putea recupera daune de până la 2,4 miliarde de lei (520 de milioane de euro) în urma procesului pentru „cartelul camioanelor”.

Companiile afectate de acest cartel se pot înregistra în această a treia cerere de despăgubire până la sfârșitul lunii august 2019, după ce s-a decis prelungirea cu o lună a termenului.

Înscrierea se poate face pe site-ul cartelcamioane.ro, fără costuri inițiale. Financialright își asumă toate cheltuielile de judecată, percepând un comision (de 30% din nivelul despăgubirii) doar în cazul în care câștigă procesul.

De menționat că Financialright Claims și Hausfeld au ales Germania pentru soluționarea cererilor tuturor clienților din UE, ținând cont de faptul că instanțele germane sunt considerate a fi lider în Europa în procesele privind despăgubirile solicitate cartelurilor. Procesele se derulează, în această țară, într-o perioadă relativ scurtă, iar instanțele nu au doar o experiență vastă în cazurile antitrust, ci sunt și responsabile pentru persoanele prejudiciate în toate statele UE.

În total, Financialright reprezintă aproximativ 7.000 de societăți, cu aproape 150.000 de camioane, din peste 15 state UE. Financialright solicită în instanță peste 1 miliard de euro pentru aceste societăți.

În medie, despăgubirea primită pentru un vehicul ar putea ajunge la 10.000 de euro.

Cu ocazia primelor două acțiuni, au fost depuse cereri de despăgubire pentru aproximativ 8.000 de camioane românești, dar numărul estimat de vehicule afectate doar în România se ridică la 52.000, potrivit lui Alex Petrasincu, partener al firmei de avocatură Hausfeld. „Companiile pot recupera până la 10.000 de euro pentru fiecare camion”, a precizat Jan-Eike Andresen (Financialright Claims).

Despre Financialright Claims

Financialright Claims este unul dintre cei mai mari furnizori de servicii juridice din Germania, care gestionează un volum de creanțe de peste 1 miliard de euro. Societatea este specializată în integrarea de soluții juridice, financiare și IT.

Meda IORDAN
meda.iordan@ziuacargo.ro

INFRASTRUCTURĂ

Circulație în regim de autostradă, de la Sibiu până la Nădlac

Loturile 3 și 4 ale Autostrăzii Lugoj-Deva, ce însumează circa 43 de kilometri, vor fi deschise traficului rutier la mijlocul lunii august, a asigurat ministrul Transporturilor, Răzvan Cuc, care are în plan să inaugureze „în jur de 100 de km" de autostradă, anul acesta.

Lotul 4, de aproximativ 22 km, a intrat în șantier în iunie 2013 și este finalizat de la sfârșitul lunii iulie. Însă ministrul a vrut să îl inaugureze la pachet cu lotul 3, în lungime de 21 de km, început tot în urmă cu șase ani, dar pe care a apărut anul trecut o surpare de teren pe o porțiune de 70 de metri, astfel că antreprenorul a trebuit să o refacă. „Loturile Lugoj-Deva 3 și 4, adică 44 de kilometri, vor fi deschise la jumătatea lunii august. Deci, de la Sibiu până la Nădlac se va circula în regim de autostradă", a declarat Răzvan Cuc. Însă mai trebuie construită o porțiune de circa 13 km de autostradă, între Holdea și Margina, despre care ministrul s-a ferit să vorbească.

Progrese pe șantierul Sebeș-Turda

Totodată, Lotul 1 al Autostrăzii A10 Sebeș-Turda va fi dat în circulație până la sfârșitul anului, stadiul lucrărilor fiind de peste 70%. Contractul pentru Lotul 2 a scăpat de reziliere, după ce antreprenorul s-a mobilizat pe șantier, astfel că ar putea fi terminat și el. „Eu, în evaluarea pe care am făcut-o pentru kilometrii care vor fi deschiși la finalul acestui an, nu m-am hazardat să spun că vom finaliza acest lot, dar constructorul își menține acest termen. Vreau să văd acest lucru, să fie o surpriză", a arătat Răzvan Cuc.

Cele două loturi sunt în lucru din martie-aprilie 2015 și însumează circa 41 de kilometri. Ele se continuă cu Loturile 3 și 4, de 29 km, care au fost deschise circulației în anul 2018.

100 de km, gata în acest an

Răzvan Cuc a precizat că, în momentul de față, „100 de kilometri de autostradă sunt tangibili ca target pentru a fi dați în trafic în aceste an", precizând însă că „nu este vorba despre recepția finală". Lungimea este aproape la jumătatea celei promise de fostul director general al CNAIR, Narcis Neaga, care a demisionat, forțat de premierul Viorica Dăncilă. El promisese 180 km până la sfârșitul acestui an. Răzvan Cuc spune că nu a crezut: „Știți că, la preluarea mandatului, domnul Neaga a avansat un număr de kilometri (...). Personal, pot să spun că nu am crezut că vor fi finalizați 180 de kilometri, noi având în lucru undeva la 120 de kilometri în momentul de față, la ce am evaluat și am discutat cu constructorii. Vorbim de kilometrii de autostradă care vor fi dați în trafic... Angajamente și-au luat toți că vor termina, dar acolo unde văd un progres fizic de 30%, cum e cazul lotului Chețani-Câmpia Turzii, nu pot spune că se vor finaliza și ar însemna că ne mințim reciproc. Asta i-am reproșat și domnului Neaga. Dânsul spunea: «Nu, că dacă terminăm structurile...». Chiar dacă terminăm structurile, noi nu putem controla vremea", a precizat ministrul Cuc.

Autostrada Comarnic-Brașov, fără PPP

Guvernul a renunțat la construirea prin parteneriatului public-privat (PPP) a Autostrăzii Comarnic-Brașov, după mai bine de un an de la adoptarea de către Guvern a acestei soluții. Premierul Viorica Dăncilă invocă acum

Răzvan Cuc, ministrul Transporturilor: „Dacă mă luam după promisiunile antreprenorilor, probabil aș fi anunțat că 140 de kilometri de autostradă vor fi gata anul acesta, dar m-am uitat la ce se poate finaliza și am anunțat 100 de kilometri”.

„bariere birocratice”, dar și lipsa fondurilor guvernamentale pentru finanțarea integrală a proiectului. „După cum știți, Autostrada Comarnic-Brașov este în parteneriat public-privat. Am avut solicitare din partea unei societăți chinezo-turce. Eu am hotărât, împreună cu colegii mei, să scoatem din parteneriat public-privat, iar, în prima ședință de CSAT, această autostradă să devină de importanță națională sau de infrastructură critică, astfel încât să putem să demarăm cât mai repede lucrările, din fonduri guvernamentale”, a declarat Viorica Dăncilă. Premierul a adăugat că „birocrația este destul de mare, procedurile sunt complicate, la noi s-a format această instituție a contestațiilor”. Este a patra încercare, a aproape tuturor guvernelor din ultimii 15 ani, de realizare prin PPP a acestei autostrăzi. De menționat, CSAT a aprobat declararea drept „obiectiv strategic de interes național” a proiectul Autostrăzii Ploiești - Brașov, din care face parte tronsonul Comarnic-Brașov.

Supervizarea secțiunilor 1 și 5 Sibiu-Pitești

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) a lansat licitația pentru supervizarea lucrărilor la secțiunile 1 și 5 ale Autostrăzii Sibiu-Pitești. Valoarea estimată a contractului pentru Lotul 1 – Secțiunea 1 Sibiu-Boița (km 0-km 14) este de 6 milioane de euro, fără TVA, iar pentru Lotul 2, Secțiunea 5 – Curtea de Argeș-Pitești (km 92,6-km 123) este de 7 milioane de euro, fără TVA. Data limită de depunere a ofertelor este septembrie 2019.

Pentru Secțiunea 1, Sibiu și Boița, contractul de proiectare și execuție, cu o valoare de 612,6 milioane de lei, fără TVA, a fost semnat în data de 14 aprilie, între CNAIR și Compania Porr Construct. Proiectarea va dura 12 luni, execuția lucrărilor – 36 de luni, iar garanția – 60 de luni.

Pentru Secțiunea 5 Curtea de Argeș-Pitești, ofertele se află în stadiul de evaluare. Valoarea estimată este de 1,8 miliarde de lei, fără TVA, cu o durată a contractului de 120 de luni, din care 12 luni perioada de proiectare, 48 luni execuția lucrărilor și 60 de luni garanția.

Supervizarea Autostrăzii de Centură București Sud

CNAIR a scos la licitație și supervizarea proiectării și construirii Autostrăzii de Centură București, în lungime de 100,9 km. Proiectul a fost împărțit în 3 porțiuni: Lotul 1 format din sectorul 1 Centura Nord (km 52-km 52,8) și sectorul 2 Centura Sud (km 52,8-km 69); Lotul 2, aferent Centurii Sud (km 69-km 85,3); Lotul 3, format din sectorul 1, aferent Centurii Sud (km 85,3-km 100,8) și sectorul 2, aferent Centurii Nord (km 0-km 2,5). Valoarea estimată a procedurii de atribuire a contractului de supervizare este de aproximativ 5 milioane de euro, fără TVA, pentru fiecare lot în parte. Data-limită pentru depunerea ofertelor este septembrie 2019.

Cele trei loturi ale Autostrăzii de Centură Sud București vor însuma aproximativ 52 de km și vor face legătura între autostrăzile A1 București-Pitești și A2 București-Constanța. În valoare de aproximativ 580 de milioane de euro, întregul proiect va permite descongestionarea circulației în zona de sud a Bucureștiului și va asigura traficul rutier de tranzit pe segmentul românesc al Coridorul 4 Pan-European.

Proiectarea fiecărui lot al Autostrăzii de Centură Sud București va dura 12 luni, iar execuția, 30 de luni (2,5 ani), după atribuirea contractelor. Pentru Lotul 1 s-a finalizat procesul de contestare în instanță și se așteaptă motivarea acesteia. Pentru Lotul 2, contractul pentru proiectare și execuție, în valoare de 750,1 milioane de lei, fără TVA, a fost semnat în data de 9 martie, între CNAIR și Compania Alsim Alarko Sanayi Tesisleri ve Ticaret. Pentru Lotul 3, contractul pentru proiectare și execuție, în valoare de 853,4 milioane de lei, fără TVA, a fost semnat în data de 14 aprilie, cu Asocierea Aktor-Euro Construct Trading '98.

Supervizarea Podului de peste Dunăre de la Brăila

CNAIR a primit două oferte pentru supervizarea proiectării și construirii Podului de la Brăila peste Dunăre. Valoarea estimată a contractului este de aproximativ 49 de milioane de lei, fără TVA. Astfel, au depus oferte Asocierea Metroul-Italrom Inginerie Internațională-Sistema Ingegneria-Arex Lider Company și Asocierea TPF Inginerie-Septembrie Consulting.

Proiectul podului suspendat peste Dunăre va avea lungimea totală de 23,4 km și va cuprinde două secțiuni: podul de 1.974 metri, ce va fi poziționat între km 4,6 și km 6,6 pe drumul principal Brăila-Jijila, precum și drumul principal Brăila-Jijila, cu o lungime circa 19 km și drumul de legătură cu DN22 Smârdan-Măcin, de 4,3 km.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

Drumuri mai sigure pentru... animalele sălbatice

România va avea, de acum înainte, un Ghid cuprinzător, cu soluții tehnice pentru pasaje de faună peste și sub autostrăzi și căi ferate. Dacă vor fi implementate, aceste soluții vor crește siguranța deplasării atât pentru animalele sălbatice, cât și pentru oameni.

Ghidul face parte dintr-un pachet de soluții integrate în proiectul TRANSGREEN. Acesta susține dezvoltarea unei rețele naționale de transport eficientă și cu impact de mediu redus.

Conectivitatea ecosistemelor este esențială pentru supraviețuirea speciilor. Dar, pe măsură ce habitatele naturale se micșorează și sunt tăiate de drumuri care le fragmentează, coliziunile mașinilor cu animale sălbatice devin din ce în ce mai frecvente. În plus, conectivitatea riscă să fie perturbată de noile proiecte de infrastructură, precum autostrăzile ce urmează să fie construite în România, ca parte a rețelei transe-europene de transport TEN-T, dacă nu se iau măsuri de reducere a impactului acestora.

„În societatea românească, s-a creat un conflict între cei care vor să protejeze mediul și cei care vor autostrăzi. Încă din 2005, am hotărât să împăcăm aceste două tabere și am depus cerere de finanțare pentru proiectul TRANSGREEN. Sunt foarte bucuros că există o mână întinsă din partea organizațiilor de mediu, care spun că «și noi vrem infrastructură, dar în aceste condiții». Aveți un sprijin din partea noastră în implementarea și diseminarea acestui ghid. Sper ca pe viitor și societatea noastră să-și schimbe optica și să se vadă că ambele părți vor dezvoltarea infrastructurii”, a declarat Cătălin Costache, director Accesare fonduri europene din cadrul Ministerului Transporturilor.

Olanda este una dintre țările europene care dispun de cele mai multe ecoducte (pasaje care permit traversarea autostrăzilor de către animalele sălbatice).

Soluții pentru protejarea naturii

Ghidul are ca scop să reducă impactul proiectelor căilor de transport terestru asupra naturii și să prevină blocajele în planificarea și realizarea acestora. Acesta a fost realizat pe parcursul a peste 2 ani de consultări, în cadrul unui grup de lucru alcătuit din cei mai importanți actori la nivel național în domeniile mediu-transport, printre care parteneri strategici precum Ministerul Transporturilor și Ministerul Mediului, sau entitățile din subordine precum CFR sau CNAIR.

Ghidul face o trecere minuțioasă prin diferite tipuri de regiuni geografice, specii și cerințe ale acestora cu privire la impactul infrastructurii de transport. Mai mult, detaliază etapele administrative din procesul de pregătire a investițiilor din infrastructură specifice contextului românesc. Urmează măsuri tehnice detaliate pentru evitarea și reducerea impactului drumurilor asupra naturii. Acolo unde impactul nu poate fi evitat, se folosesc măsuri de compensare, de asemenea cuprinse în Ghid. Înainte de a fi propuse dar și după realizarea soluțiilor pentru conectivitate, se impune o monitorizare a speciilor și a activității acestora pe teren, pentru care Ghidul vine cu soluții.

Măsuri concrete

Ghidul face parte dintr-un pachet de soluții dezvoltate în cadrul proiectului TRANSGREEN, printre care deosebit de valoroase pentru România sunt:

• ROad.kill: o platformă online pe care utilizatorii pot transmite informații despre incidente cu animale în trafic sau observații ale animalelor omorâte pe șosele sau căi ferate. Pe lângă versiunea web, o aplicație pentru telefoanele mobile (Android) este acum în proces de testare pentru a putea fi folosită chiar din locul în care a fost observat incidentul.

• Cataloage de măsuri pentru zonele pilot din România: zona Arad-Deva și zona Târgu Mureș-Iași. Aceste două publicații concentrează rezultatele muncii de teren în identificarea coridoarelor ecologice din cele două zone deosebit de valoroase din punct de vedere natural și în care urmează să fie realizate lucrări de infrastructură.

În România, primele ecoducte sunt în curs de realizare pe lotul IV al autostrăzii Lugoj-Deva.

Adaptarea: Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

www.vw-vehicule-comerciale.ro

Noul e-Crafter
Încarcă-l și transportă.

Autovehicule Comerciale

Performanță și flexibilitate cu zero emisii.

Adaptat cerințelor actuale de transport urban, noul e-Crafter îmbină perfect performanța și stilul practic specific Crafter, cu inovația motorului complet electric. Fie că vorbim de volumul compartimentului de încărcare de până la 1,7 tone ori de încărcarea bateriilor cu 80% în doar 45 de minute, e-Crafter este gata să răspundă provocărilor de astăzi datorită tehnologiilor de mâine.

Mașina din imagine diferă de modelul de serie, iar stația de încărcare electrică este cu titlu de prezentare.

Pregătirea face diferența

Valoarea unei companii de transport este dată, în mare măsură, de valoarea șoferilor acesteia. Astfel, menținerea unui grad bun de motivare este esențială.

Despre metode testate în piață și care au dat rezultate am discutat în cadrul ediției de anul acesta a conferinței „am Marfă, caut Transport", organizată de revista Ziua Cargo la Poiana Brașov.

Primul aspect scos în evidență a fost acela că motivarea șoferilor pentru a ține cu firma reprezintă un proces de durată care presupune consecvență, răbdare și multă atenție.

„Totul începe de la angajarea șoferului. Încă din acel moment trebuie să studiezi puțin caracterul, modul de abordare a problemelor... Astfel, fiecare angajare presupune, la firma noastră, aproximativ două ore, în care plimbăm discuția inclusiv în zona personală, pentru a vedea omul din spatele șoferului. Atunci când reușim să creăm legătura între mine ca administrator, firmă și șofer, performăm cel mai bine. De-a lungul timpului, mai există situații în care trebuie să ne mai adaptăm relația, dar, de fiecare dată, găsirea acestor soluții a reprezentat o nouă treaptă în consolidarea relației șofer-firmă", a arătat Ioan Nagl, director general Ost Transport.

Ioan Nagl, director general Ost Transport:

„Trebuie să învățăm, de-a lungul timpului, să ne tratăm șoferii ca pe un activ al firmei. Prin șoferi și prin ceilalți angajați, reușim să dăm valoare firmei. Dacă angajatul este mai puțin motivat, valoarea este una, iar dacă este mai motivat este alta și, altfel, este reprezentată firma și în teritoriu, atunci când șoferul intră în contact cu parteneri ai firmei și chiar în trafic."

Atenție la dispeceri

Specialiștii prezenți la conferință au subliniat faptul că nu există soluții magice, sau „cuvinte cheie" care să fie spuse și acestea să ducă la schimbarea caracterului și a personalității șoferului.

„Implicarea șoferului durează, reprezintă un proces în care trebuie implicată toată echipa – manager, patron, dispeceri... Dispecerul joacă un rol esențial, deoarece, de-a lungul perioadei de lucru, șoferul vorbește cu acesta și modul în care relaționează este foarte important. Transportatorii trebuie să își pună semne de întrebare legate de modul în care dispecerii comunică, atunci când șoferul devine recalcitrant, sau se întoarce nervos din cursă, sau cu gândul de a pleca", a explicat Andreea Gheorghe, psiholog specializat în transporturi.

Angajarea și pregătirea

Foarte important este interviul de angajare. Este momentul în care ar trebui cunoscută personalitatea șoferului și analizată prevenirea unor posibile aspecte negative.

„Dacă este o persoană care ar putea manifesta agresivitate, în anumite momente, în trafic, atunci am putea să prevenim cu niște discuții pe această temă, cu un training... Training-urile sunt foarte importante. Atunci când vin la angajare, șoferii spun că le știu pe toate, dar, de exemplu, un șofer care face comunitate de cinci ani și nu a avut parte de un accident s-ar putea să nu știe cum să reacționeze într-o asemenea situație. Și atunci, este important să beneficieze de sesiuni de training – legat de documente, gestiunea și întocmirea acestora, de modul corect de reacție în diferite situații...", a completat Andreea Gheorghe.

Astfel, angajatorul arată că îi pasă de șoferi și crește, de asemenea, siguranța în firmă. Managerii, la rândul lor, au viața mai ușoară atunci când șoferii capătă siguranță (simt că lucrurile sunt clare pentru ei).

Un moment cheie este întoarcerea șoferilor din cursă, mai ales după perioade lungi (cazul uzual pentru transportul pe Comunitate).

„De multe ori, totul se rezumă la predare CMR-urilor, decont etc. Fără să i se spună «bine ai venit» sau «mă bucur că ne vedem»... Acest șofer vine după ore și zile în care a stat în trafic, a evitat zeci sau sute de accidente, a dat de mulți șoferi neprofesioniști și nimeni nu știe prin câte a trecut... Șoferii au nevoie să vadă că întoarcerea lor cu bine acasă reprezintă o bucurie pentru colegii din firmă", a precizat Andreea Gheorghe.

Andreea Gheorghe, psiholog specializat în transporturi:

„Un aspect important pe care l-am constatat la firmele cu care am colaborat este legat de momentul în care se măresc veniturile șoferilor. Nu se spune pentru ce. Se anunță creșterea fără a se cunoaște motivul. Este important să îi spunem șoferului de ce îi mărim venitul – curățenia cabinei, lipsa incidentelor pe o perioadă lungă, implicarea arătată... Fiecărui șofer ar trebui să îi spunem de ce este el important pentru firmă. Astfel, majorările de venit vor reprezenta o confirmare, vor veni cu mesajul către șofer că ne pasă de el, că i-am observat comportamentul, că știm ce rol are în firma noastră."

Cine, cum și când comunică cu șoferii?

Experiența personală ca șofer profesionist a patronului/managerului, precum și cea a celor care comunică regulat cu șoferii reprezintă un atu important.

„Faptul că am exercitat, la rândul meu, această meserie de șofer profesionist, mă ajută acum în poziția de administrator, pentru a înțelege mai bine atunci când șoferul descrie o anumită situație. De exemplu, întrebi șoferul de ce nu a ajuns la timp la descărcare. El răspunde că la ora două noaptea nu a mai putut și s-a culcat. De multe ori, de aici, discuția continuă, șoferul fiind întrebat de ce nu s-a odihnit în perioada de pauză... Dacă ai făcut, la rândul tău, această meserie, știi că, în ciuda faptului

că programele de lucru și odihnă sunt foarte sofisticate și laborios gândite, nu se ține cont de factorul uman. Un om nu poate trece, după nouă ore de condus, direct la somn, așa cum nu se poate culca dimineața la ora nouă... Trebuie să ai tot timpul în vedere și partea umană; în caz contrar, discuția se tensionează, se ajunge la reproșuri... Noi am dus lucrurile și mai departe și avem, la ora actuală, în echipa de dispeceri, trei foști șoferi, iar acest lucru ajută, șoferii putând discuta cu cineva care le înțelege problemele, meseria, fiecare speță în parte", a precizat Ioan Nagl.

Un alt aspect ce trebuie luat în seamă este starea de oboseală a șoferului în momentul inițierii unei discuții.

„Am observat, de-a lungul timpului, că apar diverse reacții sau comportamente la șoferi, în funcție de cât de obosiți sau odihniți sunt. Astfel, uneori transmit problemele puși pe hartă, iar managerii, dacă sunt pe fază și recunosc aceste situații, pot preveni multe lucruri. Noi preferăm să îi trimitem acasă să se odihnească și discutăm problema ulterior. În proporție de 99% am rezolvat în mod pozitiv aceste situații", a explicat Ioan Nagl.

Șoferii pot fi, de asemenea, încurajați să vină cu propuneri legate de îmbunătățirea activității.

Alte surse de stres

Presiunile în creștere asupra transporturilor, schimbarea modelului de lucru (șoferii stau tot mai mult plecați), dependența de computere și aplicații soft... sunt aspecte care deteriorează relația cu șoferii. Astfel, chiar și transmiterea unui banal mesaj SMS poate fi interpretată ca agresivă – de exemplu „trebuie să ajungi la încărcare într-o oră".

Șoferul nu poate ști dacă respectiva informație a fost transmisă pe un ton de glumă, serios, sau chiar cu supărare. Se poate întâmpla să o interpreteze ca pe un afront și, de aici, situația degenerează.

În plus, toate calculele în lumea logisticii pleacă de la situația ideală, însă, în lumea reală, apar aspecte neprevăzute și atunci încep presiunile. O pană sau un ambuteiaj pot stârni o avalanșă de acțiuni, care, în final, se răsfrâng asupra șoferului.

Lipsa cunoașterii limbilor străine are, de asemenea, un impact negativ asupra activității șoferilor.

Trebuie avut în vedere că, uneori, ar trebui revizuită și relația între firmele de transport și clienții acestora, pentru a preveni exercitarea unei presiuni prea mari asupra șoferilor.

„Dacă presiunea ajunge la șofer, ar trebui să ne gândim ce este în neregulă cu biroul. Șoferul trebuie să ajungă la destinație într-un anumit timp și toate discuțiile dintre dispecer și client ar trebui să rămână în birou. Trebuie să ne gândim la acest aspect atunci când transmitem amănunte, mai ales că nu doar firma este posibila cauză de stres pentru șoferi. Aceștia mai primesc telefoane și de acasă...", a precizat Andreea Gheorghe.

Carieră?

O metodă pentru a câștiga încrederea șoferilor ar putea fi și oferirea ocaziei de a evolua în firmă. Fiecare companie are șoferi mai vechi, cu experiență, care au confirmat, de-a lungul timpului, iar patronii/managerii ar trebui să analizeze ce alte atribuții ar putea să le dea acestora. Unii ar putea avea abilități de lideri și, astfel, firma ar putea profita de acestea pentru comunicarea cu ceilalți șoferi. Astfel, ar avea de câștigat firma, respectivul șofer, dispecerii și chiar toți ceilalți șoferi, astfel fiind îmbunătățită calitatea comunicării.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

PUBLICITATE

EIDLER TRANSPORT LOGISTIK GmbH

Căutăm parteneri

Companie de transport în continuă dezvoltare caută noi colaboratori cu remorci de tip Walking Floor, în vederea încheierii unor contracte pe termen lung.

Domeniul principal de activitate: Germania, Austria, Italia, Elveția și, ocazional, alte state.

Asigurăm :
- utilizarea în ansamblu a camioanelor pe toată durata anului;
- posibilitatea de închiriere a remorcilor de tip Walking Floor;
- dispecerat în limba germană, engleză, maghiara și română;
- plata facturilor la 30 zile de la primirea documentelor;
- posibilă plata cu sconto;

Km plin și gol se achită integral + taxele de drum pentru camioanele Euro VI.
T2 pentru tranzitarea Elveției este asigurată de noi.

- Km plin și gol specificați pe fiecare comandă de transport.
- Km calculați conform CS-Routing (Map&Guide).
- Cca. 11.000 km pe lună.

Cerințe:
- licență EU;
- asigurare CMR;
- RCA valabil;
- acces GPS;
- Albo Nazionale (autorizație deșeu Italia);
- autorizație deșeu §53KRWG (Germania);
- camioane Euro VI;
- remorci cu sarcină utilă 24 t.

Contact:
Tel: +43 2647 42054 15
Fax: +43 2647 42054 89
Mobil: +43 664 88180 917
Mail: mircea@eidler-logistik.at

MODELE ȘI COSTURI DE TRANSPORT
GERMANIA vs. FRANȚA

Aflată, înainte de 2007, pe primul loc la capitolul transporturi rutiere internaționale, industria germană de profil se concentrează, astăzi, în proporție de 86%, pe curse naționale. Modelul este chiar mai categoric în Franța, unde internul depășește 90% din transportul rutier, în total.

Comitetul Național Rutier francez (CNR) a publicat, recent, un studiu care scoate în evidență realitatea transportului în state vest-europene cu tradiție în domeniu, într-o perioadă în care transportul internațional poartă o puternică amprentă a companiilor din estul Europei. Analiza reamintește că industria germană a transportului rutier s-a aflat pe primul loc pe segmentul internațional până în 2007, când Polonia a devansat-o. În condițiile în care economia germană este una extrem de puternică, industria de profil se afla, însă, în 2016, datorită activității naționale susținute, pe primul loc în Europa, din punctul de vedere al activității totale de transport, urmată foarte îndeaproape de Polonia.

Pentru a înțelege mai bine locul sectorului german în contextul european, CNR a realizat un studiu privind sectorul de transport rutier de marfă, în perioada 2017-2018, în colaborare cu Laurent Guihery, profesor la Universitatea Cergy-Pontoise, expert în studii de transport.

Cadrul economic

Cu o populație de aproape 82,8 milioane de locuitori, Germania este cea mai mare și cea mai populată țară din țară Uniunea Europeană. În 2016, era cea mai importantă economie europeană și a cincea ca mărime din lume, element care influențează puternic sectorul de transport.

Transportul rutier german de marfă este, acum, axat, în proporție de 86%, pe intern.

Analiștii francezi menționează că sectorul pare să nu mai poată concura, pe segmentul internațional, cu firmele din estul Europei.

Creșterea salariilor și deficitul de șoferi afectează negativ activitatea firmelor de profil. Prin urmare, industria germană de transport a înregistrat o ușoară scădere, de la 341.532 de milioane tone-kilometri, în 2008, la 315.774 în 2016, în condițiile în care segmentul național a crescut de la 264.545 (2008) la 271.679 de milioane tone-kilometri (2016).

Scăderea a fost mai puternică în Franța, unde industria s-a redus de la 206.504 milioane tone-kilometri, în 2008, la 155.843 în 2016, în condițiile în care, pe intern, cifrele s-au diminuat de la 181.879 (în 2008) la 144.205 milioane tone-kilometri (în 2016).

De menționat că, în aceiași 8 ani, companiile germane au început să deruleze cu aproape 50% mai puțin transport internațional. Și în Franța, declinul a fost similar.

Sectorul german pare să se mențină bine, conform CNR, concentrându-se pe anumite nișe.

Operare și costuri

În cadrul studiilor sale internaționale, CNR organizează interviuri cu transportatorii și șoferii locali, iar pentru a evalua condițiile și costurile de exploatare de pe piața germană, în perioada 2017-2018, echipa consiliului s-a întâlnit cu reprezentanții a 10 companii de transport și aproximativ 20 de șoferi care lucrează sub pavilion german, în parcări și alte spații destinate odihnei. De menționat că, dacă, în 2012, existau diferențe semnificative în privința costurilor de operare între companiile situate în landurile din estul și vestul țării, în prezent s-au armonizat, mai ales ca urmare a introducerii salariului minim la nivel național.

Diferența de kilometri parcurși de camioanele germane în comparație cu cele franceze a crescut în favoarea primelor, dar, în cifre, numărul de kilometri/camion și al zilelor alocate operațiunilor au scăzut, în ultimii 8 ani.

În privința finanțării vehiculelor, leasingul este, în prezent, cea mai utilizată metodă de finanțare de către transportatorii germani. Se practică, în cele mai multe cazuri, leasing operațional pe o perioadă de 5 ani, în timp ce reducerea semnificativă a ratelor dobânzilor, din ultimii ani, pare să fi avut un impact semnificativ în comportamentul antreprenorilor.

Potrivit studiului realizat de specialiștii francezi, producătorii oferă contracte atractive, cu toate serviciile incluse (anvelope, întreținere, asigurare) la mai puțin de 2.000 de euro pe lună pentru un tractor nou, cu opțiuni complete.

Costurile privind combustibilul per camion în Germania sunt mai mari decât în Franța, 41.556 euro/an, comparativ cu 36.935 euro/an, în condițiile în care atât cuantumul de kilometri (130.000 km/an) cât și costul pe litrul de motorină sunt superioare, într-o firmă germană. De menționat că, în Germania, nu a fost instituit niciun mecanism de rambursare parțială a accizelor.

În paralel, practicile de asigurare a vehiculelor variază foarte mult, în Germania, și depind într-o mare măsură de dimensiunea companiei.

Comparație privind costurile operaționale (exclusiv costurile indirecte) pentru un camion cu masa maximă de 40 t (valori aferente anului 2018)

	unități	Franța *Statistici*	Germania *Simulare**
Nr. km/an	km	115,320	130,000
Nr. zile operaționale/an	zile/an	229	240
Raport semiremorci/capete tractor		1.44	1.25
Cost cu șoferul euro/an	€/an	47,925	42,756
Raport șoferi/capete tractor		1.05	1.12
Cost anual de finanțare și posesie euro/an	€/an	15,810	16,327
Consum mediu per100 km	litri	31.40	29.80
Medie cost carburant în 2018 **	€/litru	1.0200	1.073
Cost total carburant	€/an	36,935	41,556
Anvelope	€/an	3,114	2,700
Mentenanță/reparații	€/an	9,185	7,800
Taxe de drum	€/an	10,016	15,725
Asigurare (vehicul)	€/an	2,367	3,000
Taxe pe axa și alte taxe pe vehicul	€/an	516	929
Total costuri (fără overhead)		**128,264**	**133,808**
Cost mediu/km pe an	€/km	1.11	1,05
Franța considerată bază (100%)		100	94

* Simularea costurilor aferente unui camion german a fost făcută în urma unor interviuri realizate cu reprezentanții a 10 companii de transport și cu 20 de șoferi.
** Costul carburantului, în cazul Franței, ține cont de rambursarea parțială a accizei pentru camioane.

Sursa: Studiile Europene CNR

Potrivit experților, costul anual al asigurării pentru un camion german de 40 t este estimat la 3.000 de euro/an, semnificativ mai mic decât în 2012.

Există două motive pentru această evoluție: concurența pe piața asigurărilor și includerea primelor de asigurare în contractele de leasing.

De asemenea, au fost observate scăderi în ceea ce privește costurile cu pneurile și costurile de service, în comparație cu 2012. Există mai multe motive pentru aceste cifre: reînnoirea mai frecventă a flotei; scăderea kilometrajului anual; îmbunătățirea condițiilor rutiere; utilizarea pe scară largă a contractelor cu producătorii.

Taxele de drum rămân unul dintre cele mai importante articole de cost, reprezentând 15.725 euro/an. În sfârșit, impozitul pe autovehicule se păstrează, în Germania, la nivelul din 2012, adică 929 de euro/an pentru un vehicul articulat de 40 t, cu 5 axe.

Condiții de muncă și salarii

Șoferii germani au dreptul la minimum 4 săptămâni de concediu plătit, dar se poate ajunge până la 30 de zile lucrătoare, în funcție de angajat. Cei mai mulți raportează că au între 24 și 26 de zile concediu, pe care și le iau integral.

Acordurile colective sunt definite la nivel regional, în Germania, și sunt reajustate periodic, dar nu sunt obligatoriu de aplicat.

Salariile par a se afla pe o pantă ascendentă, în special în est, însă același lucru nu este valabil în privința diurnelor.

Așa cum spuneam, decalajul dintre salariile șoferilor din landurile de est și de vest s-a redus, în ultimii ani, ca urmare a introducerii salariului minim la nivel național, în 2015. În acest context, salariul mediu al șoferilor germani în vestul țării este de 2.350 euro brut pe lună, comparativ cu 2.200 euro brut pe lună pentru cei din estul Germaniei. Programul tipic pentru un conducător auto german pare să fie format din patru nopți pe săptămână departe de casă, cu revenire la bază în weekend. În aproximativ 80% din cazuri, un astfel de program este urmat în mod sistematic.

În plus, CNR a observat că firmele germane angajează din ce în ce mai mulți șoferi est-europeni pentru curse internaționale, mai ales în condițiile îmbătrânirii și pensionării angajaților nemți. În majoritatea cazurilor, conducătorii auto din estul Europei sunt repartizați, inițial, pe piața internațională pe distanțe lungi. Spre deosebire de șoferii de origine germană, acceptă plecări de câteva săptămâni, pentru salarii mai mici. Este și motivul pentru care, potrivit CNR, activitatea internațională germană continuă să supraviețuiască, chiar dacă este extrem de redusă în raport cu transportul intern.

Conform studiului, astăzi, între șoferii germani și cei străini se pot observa decalaje salariale semnificative.

Potrivit interviurilor efectuate cu șoferii, cei străini primesc un salariu cuprins între 1.550 și 1.800 euro brut pe lună. Pe de altă parte, transportatorii raportează că au apelat cu ușurință la angajarea de șoferi din Europa de Est, chiar dacă nu vorbeau germana.

De remarcat că transportatorii germani continuă să beneficieze de costuri ale forței de muncă mai competitive decât în Franța, unde conducătorii auto sunt mai costisitori. Costul orar în Germania reprezintă 83% din cel înregistrat în Franța, în condiții echivalente.

Lipsa șoferilor, creșterea taxelor, restricțiile de mediu și fragilitatea comerțului internațional reprezintă factori care vor fi importanți în conturarea viitorului sectorului german, pe termen scurt, concluzionează studiul CNR.

Meda IORDAN
meda.iordan@ziuacargo.ro

Cum se rambursează accizele în Europa

În condițiile în care carburantul reprezintă cel mai important element de cost în balanța unui transportator, accizele aplicate motorinei și, implicit, mecanismele de rambursare parțială au un cuvânt greu de spus în construirea unui avantaj competitiv. La sfârșitul lunii iunie, 9 din cele 28 de state UE rambursau o parte din nivelul accizei aferente combustibilului utilizat pentru transport comercial.

Comitetul Național Rutier francez (CNR) a publicat recent un document care prezintă o imagine de ansamblu asupra impozitării combustibilului diesel în Europa și detaliază schemele de restituire parțială a accizelor instituite în fiecare țară.

Reamintim, încă din 1992, Europa a stabilit rate minime de impozitare aplicabile combustibililor. În prezent, normele privind accizele în Europa sunt abordate în Directiva 2003/96/CE din octombrie 2003. De la 1 ianuarie 2010, actul normativ stabilește o rată minimă de impozitare pe motorină de 33 de euro/hl, sub care statele membre UE nu pot coborî. Pentru țările care nu au trecut la euro, nivelul accizei din anul în curs se stabilește în funcție de cursul oficial de schimb din data de 1 octombrie a anului precedent.

Conform directivei europene, statele membre UE pot acorda rambursări parțiale din nivelul accizei pentru camioanele cu masa maximă admisă de 7,5 tone, sau pentru transportul regulat sau ocazional al pasagerilor cu autovehicule cu mai mult de 8 locuri.

Pe lângă Marea Britanie (în curând în afara UE), care are, istoric, un nivel ridicat al accizelor, Italia, Franța și Belgia se află în top 4 privind țările cu accize mari aplicate motorinei, nivelul acestor taxe depășind 60 de euro/hl.

Trei dintre aceste patru țări au mecanisme de rambursare parțială pentru motorina utilizată pentru transport comercial, pentru a reechilibra poziția cărăușilor în raport cu firmele care achită un nivel mai redus al taxelor. Sistemul nu funcționează, însă, peste tot cu aceeași eficiență, potrivit CNR.

Pentru alte țări care rambursează o parte din acciză, obiectivul este acela de a ajunge la o valoare similară minimului european impus prin Directiva europeană din domeniu, așezând

companiile de transport în poziția de a putea concura cu firmele din statele unde impozitele sunt mici, chiar și în lipsa unui mecanism de rambursare.

8 state cu sisteme de rambursare parțială

Scheme de rambursare pentru carburantul utilizat în transportul comercial funcționează, în prezent, în Bulgaria, Croația, Republica Cehă, Danemarca, Ungaria, Polonia, România, Suedia și Marea Britanie.

CNR apreciază că mecanismele de rambursare a accizelor sunt adesea complexe și greu de înțeles, mecanismele de impozitare aflându-se în sarcina fiecărui stat membru. De menționat că atâta timp cât respectă minimele europene, accizele pot fi modificate în conformitate cu politicile naționale.

Iată câteva informații pe această temă, valabile la finalul lunii iunie 2019. De menționat, CNR a preluat valorile accizelor brute din buletinul de petrol publicat de Comisia Europeană.

Belgia: „Accize speciale”

În Belgia, se practică rambursarea unei părți din „acciza” aferentă motorinei utilizate în scopuri comerciale din ianuarie 2004. Nu există un plafon privind volumul, valoarea rambursată evoluând pe baza unui sistem complex privind efectele pozitive și negative.

• La 21 iunie 2019, accizele în Belgia se ridicau la 60,02 euro/hl.

• Rata de rambursare parțială estre de 24,76 euro/hl.

• Rata netă de accize aplicabilă motorinei comerciale se ridică, prin urmare, la 35,26 euro/hl.

Croația

Transportatorii comunitari care operează vehicule cu o greutate maximă de 7,5 tone, sau, mai mult, care achiziționează combustibil diesel în Croația pot solicita restituirea unei părți a accizelor începând cu 1 ianuarie 2019. Restituirile nu sunt plafonate în volum.

• La 21 iunie 2019, accizele în Croația se ridicau la 41,32 euro/hl.

• Valoarea rambursării corespunde diferenței dintre acciza aplicată motorinei și rata minimă comunitară aplicabilă combustibilului diesel (33 de euro/hl).

• Rata netă de accize aplicabilă motorinei comerciale este, prin urmare, de 33 de euro/hl.

Spania: „Gasoleo Profesional"

În Spania, funcționează un sistem parțial de rambursare a accizelor pentru vehiculele grele din 2007, dar compensațiile sunt plafonate la 50.000 de litri per vehicul per an. Rambursările sunt influențate de regiunile de furnizare a carburantului și tarifele percepute. Plățile sunt luate în considerare direct în stație, pe baza unor carduri dedicate companiilor și autorizate în acest sistem de autoritățile spaniole.

• La 21 iunie 2019, accizele în Spania se ridicau la 37,90 euro/hl.

• Valoarea rambursării corespunde diferenței dintre acciza pentru motorina din regiune și rata minimă a UE aplicabilă combustibilului diesel (33 de euro/hl). Începând cu 1 ianuarie 2019, toate regiunile autonome aplică aceeași rată de rambursare (4,90 euro/hl).

• Rata netă de accize aplicabilă motorinei comerciale este, prin urmare, de 33 de euro/hl.

Franța

În Franța, motorina pentru uz comercial este denumită diesel profesional.

Companiile care operează vehicule cu o masă maximă de 7,5 tone sau mai mult beneficiază de o rambursare parțială a TICPE (taxa internă privind consumul de produse petroliere). Această rată de rambursare este diferențiată, în funcție de rata TICPE aplicată în regiunea de cumpărare a combustibilului pentru perioada considerată și rata aplicată combustibilului diesel comercial înscris în Codul vamal (43,19 euro/hl din 2015).

Luxemburgul, recunoscut drept țara Europei de unde se poate cumpăra cel mai ieftin combustibil, pare că schimbă direcția. La 1 mai 2019, acciza la combustibilul diesel s-a majorat de la 33,50 euro/hl la 35,50 euro/hl.

Pentru simplificare, companiilor care doresc să achiziționeze motorină din cel puțin trei regiuni diferite li se oferă o opțiune de rambursare forfetară unică. În prima jumătate a anului 2019, această rată forfetară a fost de 17,71 euro/hl.

Comitetul Național Rutier este, astăzi, singurul organism care publică, în Franța, un indice profesional privind tarifele de transport, ținând cont de rambursarea parțială a TICPE (CNR Professional Diesel Index).

• La 21 iunie 2019, acciza ponderată în Franța era de 60,90 euro/hl.

• Valoarea restituirii parțiale a TICPE se ridică la 17,71 euro/hl.

• Rata netă de accize aplicabilă motorinei comerciale este de 43,19 euro/hl.

Ungaria

Rambursarea parțială a accizelor pentru vehiculele grele se aplică, în Ungaria, de la 1 ianuarie 2011. Nu există un plafon de volum.

Ungaria nu se află în zona euro, forintul fluctuând în funcție de moneda unică europeană.

• La 21 iunie 2019, accizele se ridicau la 35,02 euro/hl.

• Valoarea restituirii stabilită de autoritățile fiscale maghiare pentru anul 2019 se ridică la 3,5 forinți/litru, aproximativ 1,10 euro/hl.

• Rata netă a accizelor aplicabilă motorinei comerciale este, prin urmare, de 33,92 euro/hl (rata aproximativă ținând cont de evoluțiile valutare).

Italia: „Aliquota Accisa"

Principiul restituirii parțiale se aplică din octombrie 2001. Rambursarea nu este limitată în volum. Un decret ministerial publică, în fiecare trimestru, nivelul rambursării.

• La 21 iunie 2019, accizele erau de 61,74 euro/hl.

• Rata de rambursare parțială se ridică la 21,418 euro/hl.

• Rata netă de accize aplicabilă motorinei comerciale este, prin urmare, de 40,32 euro/hl.

Portugalia: „Gasóleo Profissional"

Portugalia aplică, de la 1 ianuarie 2017, un tratament fiscal diferit între motorina de uz comercial și privat. Rambursările sunt plafonate la 35.000 de litri per vehicul per an.

• La 21 iunie 2019, accizele se ridicau la 48,57 euro/hl.

• Valoarea rambursării este de 15,568 euro/hl.

• Rata netă de accize aplicabilă motorinei comerciale este, prin urmare, de 33 euro/hl.

România

Din 2014, companiile de transport au beneficiat de un sistem de restituire a accizelor. În conformitate cu o hotărâre a guvernului din 17 iulie 2018, această rambursare se ridică, astăzi, la 183,62 lei/1.000 de litri, respectiv 3,94 euro/hl. Nu există limită de volum.

• La 21 iunie 2019, accizele se ridicau la 40,10 euro/hl.

• Suma restituirii este de 183,62 lei/1.000 de litri, sau 3,94 euro/hl.

• Rata netă a accizelor aplicabile dieselului comercial se ridică, astfel, la 36,16 euro/hl.

Slovenia

În Slovenia, o parte din acciza aplicată combustibilului diesel poate fi recuperată începând cu 1 iulie 2009. Nivelul accizelor nu este fix, calculându-se în funcție de prețul carburantului și incluzând o taxă de mediu și alte impozite indirecte. Nu există o limită de volum.

• La 21 iunie 2019, accizele se ridicau la 46,90 euro/hl.

• Rata de rambursare parțială se ridică la 6,272 euro/hl.

• Rata netă de accize aplicabilă motorinei comerciale este, prin urmare, de 40,63 euro/hl.

Meda IORDAN
meda.iordan@ziuacargo.ro

Buget epuizat, în România

La mijlocul lunii iulie, UNTRR solicita suplimentarea bugetului destinat, în 2019, restituirii supraaccizei la motorină către transportatorii rutieri, în condițiile în care cele 20 de milioane de lei alocate fuseseră deja epuizate. În acest context, organizația patronală cerea alocarea unui buget suficient pentru schema de rambursare a supraaccizei corespunzătoare acestui an și plata sumelor aferente firmelor de transport rutier fără întârzieri, în termenul prevăzut de legislație. Potrivit ultimelor date de la Comisia Europeană (din 8 iulie 2019), analizate de UNTRR, rezultă un cost pentru firmele de transport rutier (preț motorină fără TVA și cu acciza recuperabilă) de 0,96 euro/litru în România, în comparație cu Ungaria – 0,95 euro/litru, Bulgaria – 0,92 euro/litru sau Slovenia – 0,94 euro/litru. „Fără acciza recuperabilă și TVA, costul pentru firmele de transport rutier din România ar ajunge la peste 1 euro/litru", preciza UNTRR.
În perioada 2014-2017, au fost aprobate 2.638 de cereri de restituire a supraaccizei, în valoare de peste 67,6 milioane de lei. La finalul anului 2018, aproape 150 de firme de transport rutier au depus 311 cereri și au beneficiat de facilitate. Ministerul Finanțelor Publice achitat către acestea peste 8,18 milioane de lei.

SFATUL AVOCATULUI

Cine plătește?

Recent, am auzit știrea referitoare la un „accident cu 19 răniți și 1 mort în Olt. Trei mașini, două tiruri și un microbuz s-au ciocnit”. Mi-am amintit un alt caz, mai vechi, în care a fost implicat tot un microbuz de transport persoane, dar și un mijloc de transport marfă. A fost una dintre puținele situații, din acea perioadă, când a fost atrasă și răspunderea penală a societății de transport marfă.

Nu voi relua, în acest material, discuțiile legate de cazul mai vechi, unde societății de transport marfă i s-a stabilit vina de a fi permis efectuarea transportului în cauză cu mijlocul său de transport care nu a fost echipat cu cauciucuri corespunzătoare, deoarece am mai abordat acel caz. Am reamintit acel caz pentru a avea în vedere că și societățile (persoanele juridice) nu doar conducătorii auto (șoferii, cum sunt uzual denumiți) se pot face vinovate de urmările negative ale unui astfel de accident auto.

Distanța...

Căutând informații despre incidentul auto cu „19 răniți și 1 mort” am găsit „știri” contradictorii și păreri ale unor nespecialiști posesori de carnet de conducere (probabil), dar cu puțini kilometri la activ. Într-un material apare ca vinovat o șoferiță care nu s-a asigurat, într-un alt material vinovat este menționat un șofer de 50 de ani și tot așa. Cum acest material nu are rolul de a stabili cine se face vinovat de producerea accidentului, nu voi insista pe acest aspect. Revine organelor de cercetare și instanței judecătorești să stabilească vinovăția. Ceea ce vreau să atrag atenția este cu privire la ceea ce putem face ca, pe viitor, să poată fi evitate astfel de evenimente și, dacă totuși se întâmplă, să poată fi acoperite daunele suferite.

Un element comun în cele două „știri” de mai sus a fost că accidentul s-a produs și din cauza faptului că nu s-a păstrat o distanță suficientă față de mijlocul de transport din față. Deși Codul rutier (OUG 195/2002 privind circulația pe drumurile publice), în art. 51, stabilește această obligație („Conducătorul unui vehicul care circulă în spatele altuia are obligația de a păstra

George Iacob-Anca

o distanță suficientă față de acesta, pentru evitarea coliziunii.”), în practică, această distanță nu este reglementată și nici explicată suficient (începând cu școlile de șoferi), pentru a putea da valoare reglementării legale. De cele mai multe ori, doar după producerea unui eveniment rutier ne amintim de neadaptarea vitezei la condițiile de drum, de nepăstrarea distanței legale etc. Cred că, din când în când, noi, șoferii, ar trebui să urmărim, pe simulatoare sau la TV, animații grafice cu

evenimente rutiere de genul de mai sus și să vedem finalizarea lor cu imagini reale ale accidentelor. Poate așa vom fi mai atenți în trafic și mai conștienți de urmările negative ale condusului imprudent. Până atunci, să revenim la scopul acestui material. Și, totuși, cine plătește?

Mai întâi, să facem o evaluare sumară a daunelor și a celor îndreptățiți la despăgubiri.

În primul rând, pentru persoana decedată, vor putea solicita și primi daune materiale (bunurile distruse/pierdute, cheltuielile cu înmormântarea și obiceiurile ulterioare înmormântării dar legate de aceasta etc.) și daune morale (constând în sume de bani care să acopere durerea pierderii persoanei decedate) familia și/sau rudele apropiate acesteia. În categoria celor îndreptățiți la despăgubiri și daune morale, intră: părinții, soțul/soția/concubinul/concubina, copii și frații/surorile persoanei decedate. Toți cei menționați pot solicita și primi daune morale. La nivel național, practica societăților de asigurare și practica instanțelor de judecată sunt unitare, daunele morale fiind apreciate de la caz la caz.

Au existat daune morale de 10.000 de lei, de 100.000 de lei, de 100.000 de euro și chiar de 1.000.000 de euro.

De asemenea, pentru persoanele rănite, vor trebui plătite cheltuieli pentru îngrijiri medicale, pentru imposibilitatea de a se prezenta la muncă/incapacitate temporară sau definitivă de muncă, infirmități, cheltuieli cu spitalizarea etc. Iar pentru mijloacele de transport avariate/distruse ale căror reparații sau contravaloare trebuia acoperită, proprietarii acestora vor putea solicita despăgubiri. În plus, pentru bunurile avariate sau distruse (bunuri personale, marfa transportată, infrastructura rutieră, etc.), proprietarii pot solicita despăgubiri.

Toate acestea trebuie plătite. Cine plătește?

Un asigurător sau mai mulți și... vinovatul

După toate probabilitățile, vom avea un asigurător (sau, poate, mai mulți), depinde câți vinovați vor stabili cei competenți; probabil daunele/despăgubirile vor fi acoperite pe polița RCA a celui/celor vinovați. Dacă se va stabili că există un singur vinovat și, deci, și un singur asigurător, toate daunele/despăgubirile vor trebuia acoperite de acesta, iar, în situația în care cuantumul acestora depășește suma maximă prevăzută în RCA, diferența va trebui achitată de vinovat.

În situația în care societatea de asigurări nu este solvabilă toate despăgubirile și daunele morale vor trebuia suportate de persoana vinovată.

Evenimentul a trecut. La acel moment, știrile anunțau că a fost activat „planul roșu de intervenție", că s-a făcut o mobilizare generală pentru a se dona sânge pentru victimele accidentului etc.

Ce trebuie să facem?

Să uităm vorba „mie nu mi se poate întâmpla una ca asta" și să ne facem asigurare de viață. Să circulăm cu atenție. Să încheiem asigurarea de răspundere civilă (RCA) la o societate solvabilă. Să ne asigurăm marfa transportată, de asemenea, la o societate solvabilă. Să respectăm regulile de circulație, care nu sunt doar o obligație legală, ci și una morală. Era să uit, să ne unim eforturile pentru obligarea autorităților competente să demareze construirea de drumuri adaptate nevoilor actuale (autostrăzi, în primul rând). Atenție la neatenție!

avocat George IACOB-ANCA
george@iacob-anca.ro
SCA IACOB-ANCA & ASOCIAȚII

MANAGEMENTUL RISCURILOR, TEORIE VERSUS REALITATE

Bune practici

În viața de zi cu zi a organizației, întâlnim sincope, accidente, care se transformă în cheltuieli în contul de profit și pierdere. De cele mai multe ori, aceste pierderi sunt acceptate fără a lua măsurile necesare.

Desigur că este foarte posibil ca, în aceste cazuri punctuale, să nu se mai poată face nimic, însă analiza întregii situații, a cauzelor care au generat pierderea respectivă, scoate la iveală deficiențe în procesele de control intern sau riscuri la care compania este expusă continuu. În ambele situații, trebuie lucrat pentru ca incidența și impactul să fie reduse la minim.

Mod de abordare

Cunoașterea riscurilor este esențială pentru o afacere performantă și un administrator eficient. Mai mult, mediul extern și afacerea evoluează în permanență, iar, în consecință, și riscurile variază. Întocmirea unui REGISTRU DE RISCURI devine o prioritate, într-o companie care are ca obiectiv dezvoltarea în securitate.

Multe companii nu au un responsabil, un MANAGER sau OFIȚER DE RISCURI, care să aibă ca responsabilitate primară identificarea, gestiunea și tratamentul tuturor riscurilor. Deși, poate, nu au această sarcină în fișa de post, se presupune că managerii fiecărui departament au răspunderea gestionării riscurilor sau directorul financiar, având o viziune globală, poate face acest lucru.

În practică, acest mod de organizare nu este eficient și poate duce la pierderi semnificative pentru companie, deoarece:

• Managementul riscurilor nu este o prioritate pentru companie și nu există o abordare globală, coerentă, consistentă și permanentă în acest demers.

• Managerii departamentelor operaționale sunt focusați pe realizarea target-ului, a indicatorilor, și nu au un reflex în a identifica, a măsura și a trata riscurile, preferând chiar să le ascundă directorului general sau administratorului afacerii. Există și posibilitatea ca aceștia să fie mult prea implicați în desfășurarea zilnică a operațiunilor ca să mai poată observa riscurile, sau ajung să le considere ca parte din factorii de lucru, fapt parțial adevărat, și să le ignore.

• Este dificil, fără un coordonator cu viziune globală asupra managementului riscurilor, să existe o coerență în aprecierea și măsurarea riscurilor.

• În consecință, de cele mai multe ori, compania nu este pregătită să răs-

Ioana Arsenie – Trusted Advisor Strategy & Finance – este expert în strategii de business, cu experiență în consultanță financiară, fiscală și de management, care oferă, prin compania sa, servicii integrate de strategie financiară și contabilitate pentru antreprenorii români. Din anul 2000, Ioana are experiență în management strategic și financiar și a ocupat într-o companie de top din agribusiness poziții de la CFO la Financial Business Partner, la nivel național, dar și la nivel de grup, în țări precum Turcia, Grecia, Ucraina, Republica Moldova, pentru implementarea și actualizarea proceselor financiare, ca parte din direcțiile strategice. Ioana este Ambasador Elite Business Women și Fondator EduPerformance.

pundă în cazul apariției unui risc cu impact semnificativ sau mediu. Neavând o soluție pregătită, abordarea nu este proactivă, ci una de răspuns la criză, cu costuri foarte mari.

Riscul este un eveniment probabil, generator de pierderi.

Riscurile fac parte din orice afacere. Acestea se materializează în costuri suplimentare, excepționale sau curente, sau în scăderi ale veniturilor, ducând, în final, la reducerea profitabilității, a performanței financiare a companiei.

Exemple:

1) Neaplicarea corespunzătoare a controlului de calitate intermediar, în

cadrul unui proces de fabricație, conduce la creșterea rebuturilor, a costurilor curente de producție.

2) Schimbarea reglementărilor, într-o piață externă, prin impunerea de măsuri protecționiste, de taxe suplimentare pentru operare sau autorizări, poate duce la scăderea vânzărilor pe acea piață.

3) Lipsa asigurărilor de sănătate.

4) Managementul ineficient al creditului comercial (limite de credit, termene de plată pentru clienți), lipsa asigurărilor pentru clienții cu risc mare și mediu.

5) Managementul ineficient al banilor, pe termen scurt sau mediu/lung.

Pașii implementării corecte

1. În primul rând, este necesar să declarați ca obiectiv dezvoltarea în securitate a afacerii, printr-un sistem de management al riscurilor asumat la nivel de top, de către sponsorul acestui proiect (acționari, administrator, director general) și, mai departe, în jos, în toată compania.

2. Este obligatoriu să desemnați un responsabil unic pentru acest proiect (manager de riscuri), al cărui rol să fie clar definit și, în situația în care managementul riscurilor nu este singura sa obligație, să nu existe obiective și situații conflictuale care să îl pună pe acesta într-o situație de eșec.

3. Managerul de riscuri își construiește echipa, formată din membri din cadrul organizației sau din exterior (consultanți, autorități etc).

4. Se definesc și se aprobă scopul proiectului, echipa de proiect, metoda și obiective/livrabile, precum și bugetul proiectului (timp și bani).

Metoda de măsurare a riscurilor pornește de la evaluarea impactului și a probabilității de apariție. Utilizați o scară de măsurare (de exemplu: de la 1 = slab la 5 = foarte ridicat) și calculați valoarea riscului = impact x probabilitate.

5. Realizarea primului registru de riscuri.

Sortați Registrul de Riscuri în funcție de valoarea riscurilor și prioritizați riscurile cu valori foarte mari și mari. Cuantificați în bani impactul riscurilor, adică măsurați costurile suplimentare, respectiv pierderile de profit cauzate de scăderea veniturilor.

6. Decizia sponsorului privind riscurile ce trebuie tratate și soluțiile/bugetul necesar.

În vederea tratării riscurilor, analizați cauzele fiecărui risc, atribuiți o pondere fiecărei cauze și calculați în bani impactul riscurilor, adică măsurați costurile suplimentare, respectiv pierderile de profit generate de scăderea veniturilor. Pentru fiecare risc, se stabilește o procedură, un tratament, considerând opțiunile de evitare, diminuare, transfer sau acceptare.

7. Implementarea proiectului în cultura organizației, în activitatea de zi cu zi: asigurați training pentru managerii operaționali, stabiliți modul de lucru cu managerul de riscuri, permanenta re-evaluare a Registrului de Riscuri, a situațiilor, activităților, contractelor noi, pentru identificarea de riscuri noi sau re-evaluarea riscurilor vechi.

Ioana ARSENIE
www.ioanaarsenie.ro
Tel.: 0727.765.520

Ce oferă consultantul extern?

- **Deține experiență în lucrul cu organizații diverse și în structuri și sectoare de activitate variate.**
- **Aduce experiență în managementul de proiect: implementarea corectă a proiectului și transferul de cunoștințe către echipa internă, respectarea termenelor agreate, crearea de proceduri de lucru și co-interesarea echipei interne pentru realizarea proiectului. Elaborează, împreună cu managerii companiei, soluții performante pentru evitarea, diminuarea sau transferul riscurilor, așa încât profitabilitatea afacerii să fie afectată cât mai puțin.**
- **Asigură transparență maximă față de management.**
- **Este independent – oferă suport real pentru evaluarea nepărtinitoare a riscurilor.**
- **Profesionalism – cu experiența și cunoștințele de care beneficiază, poate integra rezultatele acestui proiect prin recomandări pentru strategia companiei, dar și în operațional, asigurând preluarea activităților de management al riscurilor în activitatea de zi cu zi.**

VIAȚA VĂZUTĂ PRIN PARBRIZ

Vara, un anotimp periculos pentru șoferi?

„Vara se face simțită în aceeași măsură prin muște și țânțari, ca și prin trandafiri și nopți înstelate.”
Marcel Proust

Pentru conducătorii auto profesioniști, vara înseamnă o perioadă extrem de activă, în care atât pentru șoferii de marfă, cât și pentru cei de persoane, mașinile „funcționează la foc continuu”. Se spune că este o perioadă propice pentru activitatea de conducere, în care, datorită caracteristicilor anotimpului cald, șoferii se pot deplasa în condiții optime.

Factorii implicați în educația și siguranța rutieră difuzează, în sezonul rece, pe toate canalele media, sfaturi privind condusul pe timp de iarnă, dar și informații privind impactul sezonului rece asupra conducătorilor auto. Firesc, deoarece anotimpul rece presupune măsuri și comportamente adecvate. Mai puțin se vorbește despre „capcanele” condusului pe timp de vară, despre măsuri și comportamente adecvate sezonului estival.

Mulți cred că lunile de iarnă, decembrie, ianuarie sau februarie, sunt cele mai periculoase pentru șoferi. Statisticile îi contrazic!

Cele mai multe accidente grave se produc în lunile iulie, august și septembrie – dovadă că vara poate fi la fel de periculoasă ca iarna.

Cristian Sandu

Problemele cu care se confruntă conducătorii auto profesioniști în perioada verii sunt legate atât de condițiile în care aceștia își desfășoară activitatea, cât și de impactul pe care sezonul cald îl are asupra trăirilor psihice.

Dintre pericolele cu care se port confrunta șoferii vara, putem aminti orbirea de către razele solare care pătrund prin parbriz, schimbările meteo bruște (ploaie torențială care cade din senin, ceață sau fum), impactul aerului condiționat, răspunsul organismului la căldura excesivă, instalarea stării de oboseală (fiind ziua mai lungă, există tendința de a conduce fără pauze mai mult timp) și calitatea asfaltului pe timp de caniculă.

Protecția ochilor, o problemă esențială

O problemă esențială pentru șoferi pe perioada verii o constituie protejarea ochilor de razele soarelui și de aerul condiționat. Razele solare puternice și, mai ales, aerul condiționat folosit în mașină pot usca suprafața ochilor. Ochii uscați cauzează iritație și pot determina vedere încețoșată. Trebuie evitat aerul condiționat sau alte surse de aer care vor sufla direct spre ochi, întrucât acest lucru poate provoca evaporarea rapidă și uscarea filmului lacrimal.

Pentru protecția ochilor în timpul verii trebuie să folosim:

• parasolarele, pentru a estompa lumina puternică a zilei sau a soarelui

• ochelari de soare de bună calitate, cu protecție UV, pentru a reduce efectul de orbire.

Când se vor achiziționa ochelari de soare care vor fi purtați în timpul condusului, trebuie să ne asigurăm că aceștia au un filtru de categoria 0-3. Filtrul de categoria 4 va fi prea întunecat pentru a permite șofatul în condiții de siguranță. Ochelarii de soare reduc doar efectul de orbire, dar nu elimina complet efectul luminii puternice a soarelui și nu trebuie să se utilizeze pe timp de noapte. Condusul pe timp de noapte ar putea fi, uneori, o provocare, mai ales din cauza farurilor puternice. Purtarea ochelarilor antireflex poate remedia această problemă.

Căldura excesivă provoacă epuizare

O alta problemă importantă cu care se pot confrunta șoferii vara este căldura excesivă, care poate provoca o stare de epuizare sau chiar tendința de adormire la volan. Tulburările legate de căldură pot fi în mare măsură prevenite prin consumul de cantități mari de lichide și evitarea băuturilor alcoolice.

Căldura excesivă are efect și asupra asfaltului. Pentru a nu ieși în decor pe exteriorul virajului, trebuie evitată rularea pe denivelările din exteriorul virajelor, acolo unde zonele cu asfalt supraexpus soarelui prezintă efectul de vălurire din cauza traficului greu.

Nu este ușor să muncești când ceilalți sunt în concediu

Pe lângă problemele legate de condițiile în care șoferii își desfășoară activitatea pe timpul verii, trebuie avut în vedere și impactul trăirilor psihice pe care conducătorii auto le dezvoltă în sezonul cald. Vara este, prin definiție, sezonul concediilor și, pentru șoferi, lipsa unui concediu duce la fenomene negative în plan fizic, psihic și comunicațional. Nu este ușor să-ți convingi familia că „nici anul acesta nu putem merge vara în concediu”, la fel cum nu este ușor nici atunci când ești la volan să vezi pe alții că se deplasează spre zonele de agrement sau să treci prin apropierea unor stațiuni de vacanță.

Tensiuni în echipaj

În cazul echipajelor, pe perioada verii pot apărea tensiuni legate de stabilirea datei de concediu. Nu totdeauna ambii șoferi pot pleca în același timp în concediu (dacă pot pleca!). Un

caz aparte îl constituie echipajele formate din soț și soție. De multe ori, în timpul curselor se încearcă îmbinarea muncii cu zile de relaxare. Deși, la prima vedere, pare un avantaj, pe termen lung consecințele sunt aproape la fel cu cele pe care le întâmpină șoferii care nu au parte de concediu.

Vara, copiii sunt în vacanță și, uneori, șoferii de curse interne (mai ales cei de curierat și distribuție) își iau copiii în cursă, încercând, astfel, să suplinească lipsa unui concediu adevărat. Lăsând la o parte problemele legale, acești șoferi nu trebuie sa uite că și călătoria copiilor în autovehicule pe timpul verii, mai ales pe caniculă, trebuie să respecte anumite reguli. Copiii nu trebuie „uitați” în cabină în timpul descărcării mărfii, trebuie avută în vedere o hidratare adecvată și, nu în ultimul rând, prudență și responsabilitate sporite la volan.

psiholog pr. Cristian SANDU
cabinet de psihologie autorizat
e-mail: psih.cristian.sandu@gmail.com
Tel.: 0751.364.575

PUBLICITATE

Creștere cu două cifre, consecutivă, pentru DKV

Compania DKV Euro Service, unul dintre importanții furnizori independenți de carduri de combustibili europeni, dar și unul dintre fruntașii pieței din România, a încheiat anul 2018 cu o cifră de afaceri în creștere cu 17 procente.

Această creștere, ce reflectă activitatea din 2018, vine după majorarea din 2017, care a depășit cu 11 procente estimările inițiale. Pentru acest an, obiectivele sunt legate de continuarea investițiilor în digitalizare, în extinderea serviciilor oferite, precum și de creșterea cotei de piață. Estimarea de creștere a cifrei de afaceri este tot de două cifre.

Catalin Constantinescu

Dezvoltare continuă

În cifre, creșterea de care vorbim a urcat cifra de afaceri a companiei la 337 de milioane de euro, iar, pentru 2019, estimările sunt în jurul a 360 de milioane de euro. Această creștere este pusă pe seama măririi portofoliului de clienți. „2018 a însemnat un nou an de creștere semnificativă pentru DKV, în România. Am crescut pe toate planurile: cifră de afaceri, echipă, număr de clienți și servicii oferite. Continuăm să ne dezvoltăm atât rețeaua locală de parteneri, cât și cea europeană, care a depășit pragul de 100.000 de puncte de acceptare. Cota de piață estimată pentru 2018 a fost de 19%, iar anul acesta ne propunem să creștem în continuare. Dar cel mai important lucru pentru clienții noștri îl reprezintă serviciile pe care le diversificăm periodic. Un exemplu recent este DKV Eco Trucker, un proiect dezvoltat împreună cu TomTom care permite eficientizarea transportului prin scăderea consumului și optimizarea rutei”, spune Cătălin Constantinescu, managing director al companiei DKV Euro Service România din septembrie 2018. DKV Eco Trucker poate fi comandat ca dotare OEM la producătorul Mercedes-Benz Trucks, concret fiind vorba de montarea un aparat stand-alone, de la TomTom. Conform aceleiași surse, segmentul de 19% din piață pe care acești-a îi au în portofoliu le asigură primul loc în piața de profil.

Compania a anunțat că printre obiectivele sale se află mărirea cotei de piață. Încheierea unui parteneriat de acceptare a cardurilor DKV în rețeaua Euromaster de service nu poate decât să vină în sprijinul realizării acestui obiectiv.

Anunțuri pentru 2019

2019 marchează mai multe anunțuri importante pentru clienții DKV și orice companie de transport din România. DKV asigură suport pentru tranziția ușoară în cazul schimbărilor ce vor surveni de la 1 decembrie asupra taxei de drum din Cehia, iar, începând cu 1 aprilie, clienții beneficiază de opțiunea achitării taxei de drum din Serbia în regim postpay, o premieră, după cum ne-au spus oficialii DKV. Atât Cehia, cât și Serbia reprezintă țări importante de tranzit pentru România spre Europa de Vest.

DKV Box, dispozitivul oferit de companie pentru achitarea taxelor de drum, este activ pentru țări precum Germania, Austria și Belgia; spre finalul lui 2019, se vor adăuga Portugalia, Spania și Franța, iar, din al doilea trimestru al lui 2020, și Italia.

„Transportul internațional de marfă a reprezentat 23% din totalul mărfurilor transportate pe șosea, care este principalul mijloc de tranzit pentru marfă în și dinspre România. Totodată, volumul de marfă transportat internațional pe șosea a crescut ușor, cu 6% în 2018 ajungând la 55,3 milioane de tone. Astfel, este esențial pentru România să continue să dezvolte infrastructura rutieră”, a completat Cătălin Constantinescu.

În paralel, rețeaua de stații partenere de carburanți s-a dezvoltat constant. În martie, DKV anunța extinderea rețelei din Spania cu 600 de puncte de alimentare. În total, anul acesta compania pune la dispoziția clienților peste 100.000 de puncte de acceptare în 42 de țări europene. În România, clienții DKV beneficiază de o rețea locală generoasă, cu peste 800 de stații (LUKOIL, MOL, OMV/Petrom, Oscar Downstream, Gazprom, SOCAR și Smart Diesel).

De menționat mai este și faptul că grupul „mamă”, DKV Mobility Services, a „primit” o infuzie de forțe proaspete la nivel de acționariat, 20% din activele companiei fiind deținute, mai nou, de un fond de investiții. Momentan nu există discuții de predare a pachetului majoritar.

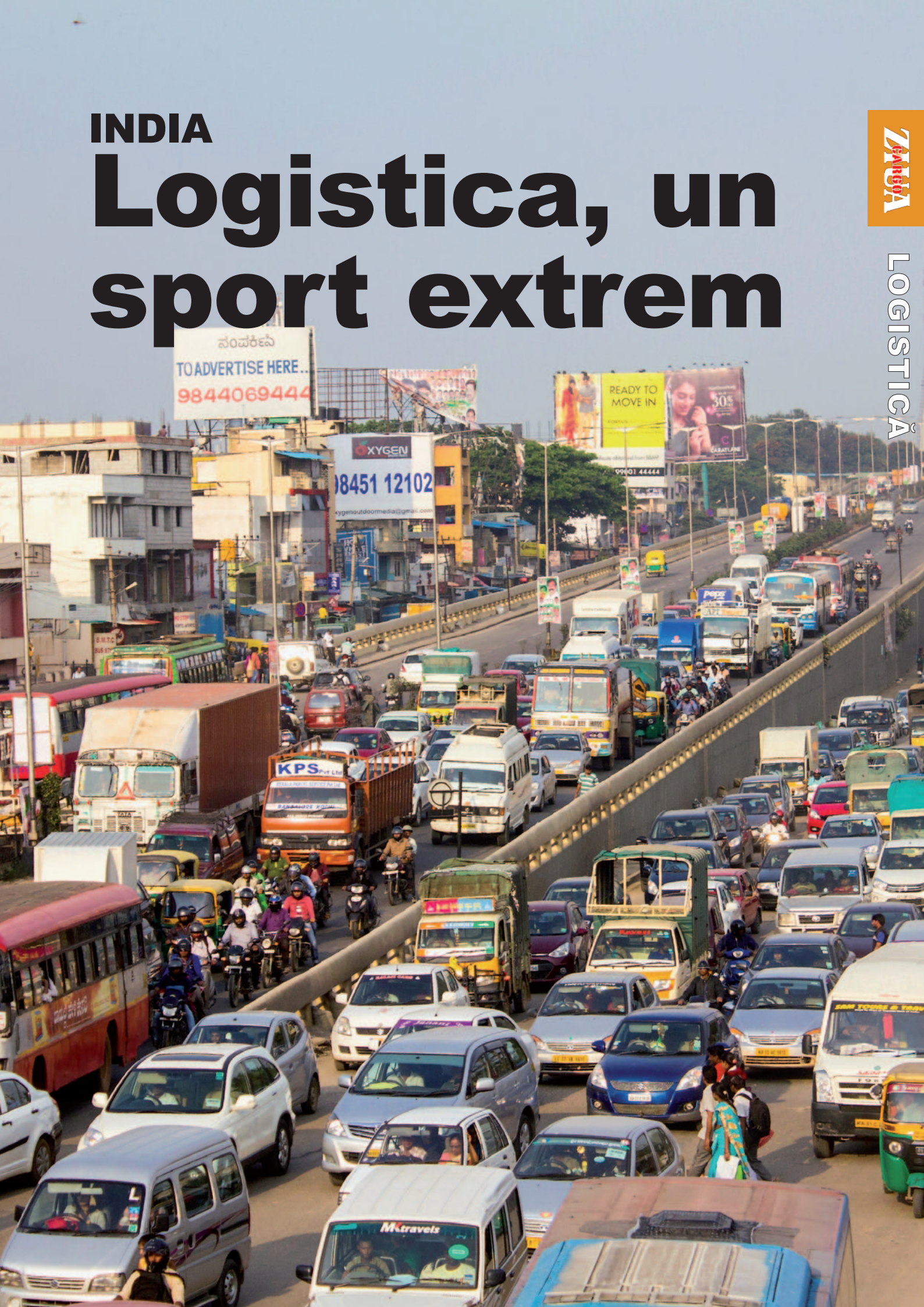
Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

DKV Euro Service

DKV Euro Service face parte din DKV Mobility Services Group, care a realizat, în 2018, o cifră de afaceri de 8,6 miliarde de euro, activând în 42 de țări. Actualmente, peste 200.000 de clienți utilizează 3,7 milioane de carduri DKV și dispozitive on-board. În anul 2018, DKV Card a fost desemnat pentru a 14-a oară consecutiv drept cea mai bună marcă la categoria carduri de alimentare și de service.

INDIA

Logistica, un sport extrem



TRANSPORTURILE PIERD LA RECTIFICAREA BUGETARĂ

Ministerul Transporturilor pierde, la prima rectificare din acest an, suma de 128,8 milioane de lei, după ce a cheltuit, în primul semestru al anului, numai 28,5% din prevederea anuală aprobată în bugetul pe 2019. La rândul său, Ministerul pentru Mediul de Afaceri, Comerț și Antreprenoriat are diminuată suma de 243 de milioane de lei, deoarece a utilizat doar 10% din bugetul ce i s-a alocat. Din același motiv, Ministerul Economiei a pierdut 225,6 milioane de lei, per sold. În schimb, la rectificare, a fost asigurată suma de 135 de milioane de

lei pentru finalizarea procesului de restituire a taxei speciale pentru autoturisme și autovehicule, a taxei pe poluare pentru autovehicule, a taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule și a timbrului de mediu pentru autovehicule, reprezentând accesoriile rămase la suma restituită (dobânzi).

UN DRUM GREOI PENTRU SECTORUL AUTO

Sectorul auto, cu o valoare, la nivel mondial, de 5.800 de miliarde de dolari, are de parcurs un drum greoi, între volume slabe, reglementări stricte, inovații perturbatoare și incertitudini comerciale, potrivit unui studiu realizat de Euler Hermes. În 2018, vânzările și producția au înregistrat, la nivel mondial, primele scăderi din ultimii 9 ani, iar 2019 se așteaptă să rămână provocator. Oarecum în contradicție cu statele dezvoltate, România a avut creșteri consecutive, în ultimii 5 ani, ale achizițiilor de mașini noi la nivel local. După plusul de 20% înregistrat în 2018, 6% creștere în primul trimestru al anului 2019 ar putea marca încă un an pozitiv. Principala pârghie de creștere rămâne exportul: mașinile exportate depășesc semnificativ numărul celor importate și asigură un excedent comercial semnificativ în balanța de plăți. Revenind la tendințele globale, tendința consumului către mașinile pe benzină în dauna celor diesel se confirmă și local, ponderea primelor crescând spre 2/3 din total, față de circa 55%, în 2018. De asemenea, mașinile electrice și hibrid cresc ca pondere, dar încă nu dețin un volum semnificativ. Impactul cel mai puternic asupra industriei auto europene, în următorii ani, este foarte probabil să apară din alinierea la regulamentele UE de limitare a emisiilor de carbon. Astfel, așteptările pentru piața europeană sunt de creștere cu 2,6% a prețului mediu, în perioada 2019-2020, respectiv o scădere cu 3,1% a înmatriculărilor de mașini noi, ceea ce ar echivala cu o reducere de aproape 3 miliarde de euro în vânzările de mașini.

AMNISTIE FISCALĂ

Guvernul a adoptat un set de facilități ce vor fi acordate firmelor datornice, pentru a le încuraja să-și plătească obligațiile bugetare restante. Măsurile se vor aplica atât companiilor cu capital privat, mixt sau de stat, cât și primăriilor. Ordonanța privind instituirea unor facilități fiscale cuprinde două mecanisme alternative eșalonării la plată. Primul mecanism include măsuri de restructurare a obligațiilor bugetare restante la 31 decembrie 2018, pentru debitorii care au datorii mai mari de un milion de lei, având la bază un plan de restructurare, plată eșalonată și supravegherea fiscală pe perioada înlesnirii. Cel de-al doilea mecanism prevede anularea accesoriilor, în cazul datoriilor sub un milion de lei, dacă obligațiile bugetare principale se achită până la 30 noiembrie 2019.

DUNWELL SECURIZEAZĂ 3.000 MP SPAȚII DE DEPOZITARE PENTRU TELLUR

Dunwell a intermediat tranzacția prin care compania locală ABN Systems International, ce deține brandul Tellur, integrator și distribuitor de echipamente electronice și accesorii telecom, va ocupa o suprafață de 3.000 mp în depozitul Otter Distribution din vestul Capitalei. Din noul spațiu de depozitare, care va contribui la evoluția vânzărilor la nivel local și pe piețele externe și va susține expansiunea internațională a companiei, produsele și accesoriile telecom Tellur vor fi comercializate în magazinele de specialitate sau online, atât local, cât și pe piețele din Europa de Vest, Asia sau Africa. „Am reușit să identificăm cea mai potrivită soluție pentru clientul nostru, ceea ce va contribui din plin la estimările de creștere de 20% a afacerii pentru acest an. Sectoarele IT&C și e-commerce reprezintă un pilon important al dezvoltării spațiilor industriale, înregistrând creșteri ridicate ale cererii de la un an la altul, lucru care ne face să privim cu optimism dezvoltarea pieței de profil în perioada următoare”, a declarat Daniel Cautiș, managing partner Dunwell.

RABEN ROMÂNIA, DIRECT SPRE GERMANIA ȘI CEHIA

Grupul Raben își extinde portofoliul de conexiuni directe, prin lansarea a două linii noi de distribuție, ce leagă Germania și Cehia de România. Astfel, datorită acestor conexiuni adiționale, timpul de tranzit între Germania (Nürnberg) și România (Cluj) este de 72 de ore, în timp ce durata unei curse între Cehia (Brno) și România (Arad) este de doar 24 de ore. „Sperăm că aceste linii directe vor răspunde cu succes nevoilor clienților noștri. În același timp, sperăm că vor satisface cererea în creștere dinspre Germania și Cehia, oferind conexiuni consolidate și îmbunătățite între aceste două țări și România", a spus Valentin Storoj, managing director Raben Logistics România.

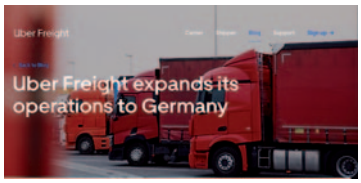
FAN COURIER CÂȘTIGĂ DIN NOU SUPERBRANDS

FAN Courier, liderul pieței locale de curierat, a câștigat, pentru a doua oară, competiția Superbrands, program internațional care recompensează reputația și popularitatea de care se bucură, în rândul consumatorilor, companii din peste 89 de țări. Este pentru prima oară în istoria locală a programului când o companie românească primește de două ori în mai puțin de 5 ani titlul de Superbrands. Primul titlu Superbrands a fost acordat companiei FAN Courier în 2017. „Suntem bucuroși și onorați să fim desemnați câștigători într-o competiție la care au participat peste 1.500 de branduri", a declarat Roxana Magopeț, director de marketing și comunicare al FAN Courier.

WDP A LANSAT ÎNCĂ DOUĂ PROIECTE, ÎN ROMÂNIA

România rămâne unul dintre motoarele de creștere a afacerilor dezvoltatorului belgian de depozite WDP, potrivit raportului care include rezultatele financiare pentru primul semestru al anului și planurile de business pentru următorii ani. Compania continuă să investească în piața românească, în primul trimestru al anului lansând două proiecte noi, la Dragomirești, reprezentând o investiție totală de 7 milioane de euro. Clienții finali ai acestor proiecte vor fi Arcese și Media Post, cu care s-au încheiat contracte de închiriere pe termen lung. Potrivit raportului, WDP are în derulare, în prezent, 28 de proiecte, reprezentând investiții de 478 de milioane de euro. Dintre acestea, 15 proiecte se află în România, reprezentând investiții de 219 milioane de euro, care însumează 389.400 mp. Șase dintre investițiile lansate în România au termene de finalizare anul acesta, printre clienții finali numărându-se retaileri precum Carrefour, Ursus Breweries, Aeronamic Eastern Europe, Kitchen Shop și LPP.

UBER FREIGHT, ÎN GERMANIA



După lansarea în Olanda, Uber Freight va introduce, potrivit blog-ului companiei, o platformă logistică în Germania, vizând piața de transport rutier din Europa. Conform datelor publicate, intrarea Uber Freight în Germania urmează un apel recent primit din partea industriei de profil, pentru rezolvarea blocajelor logistice și reducerea impactului lipsei de șoferi. „Într-un sector din ce în ce mai solicitant, Uber Freight are puterea de a debloca eficiențe care duc întreaga industrie germană înainte", apreciază Daniel Buczkowski, șeful de extindere european al Uber Freight. „Transportatorii mici și mijlocii din Germania constituie mai mult de 90% din totalul companiilor de profil și, la fel ca în alte piețe internaționale de transport de marfă, întâmpină dificultăți de conectare cu expeditori mai mari. Uber Freight le va permite operatorilor de transport de toate mărimile să participe pe piață, cu o eficiență sporită", menționează sursa citată.

UPS LANSEAZĂ UN NOU SERVICIU INTERNAȚIONAL DE TRANSPORT

UPS a lansat UPS Economy, un nou serviciu care răspunde nevoilor comercianților mici și mijlocii, în condițiile în care vânzările e-commerce transfrontaliere la nivel global sunt estimate să ajungă la 1 trilion de dolari, până în 2020. Noul serviciu conectează destinații e-commerce cheie din întreaga lume și va fi, inițial, disponibil pentru clienții din SUA, Canada, China, Hong Kong și Marea Britanie. Serviciul va fi extins și pe alte piețe cheie globale, în viitorul apropiat. Astfel, li se oferă clienților mai multă flexibilitate, alegerea dintre servicii de livrare cu taxele vamale plătite sau neplătite, vizibilitate îmbunătățită și urmărirea livrărilor prin intermediul UPS.com.

Transfer de pe șosea...

Recent, Karima Delli, noul președinte al Comisiei pentru Transport și Turism (TRAN) din cadrul Parlamentului European, declara că își propune să relanseze calea ferată și să așeze transporturile într-un cadru favorabil mediului. Miniștrii transporturilor din Germania și Austria stabileau un plan de acțiune, pentru coridorul Brenner, care prevede creșterea rolului trenului. Iar Comisia Europeană lua o decizie care va favoriza trecerea mărfurilor de pe șosea pe căile navale...

Prioritățile la nivel european nu mai reprezintă, deja, un secret pentru nimeni.

Decizie CE

Comisia Europeană a adoptat, la sfârșitul lunii iunie, o decizie de stabilire a etapelor și a calendarului pentru finalizarea proiectului transfrontalier Seine-Scheldt, care ar trebui ca, până la finalul lui 2030, să reprezinte o legătură-cheie a Mării de Nord cu Coridorul Mediteranean al rețelei transeuropene de transport (TEN-T). Concret, bazinul hidrografic al Senei va fi, astfel, legat direct, prin căi navigabile interioare neîntrerupte de mare capacitate, de bazinul hidrografic al râului Scheldt în nordul Franței, în Belgia și în Țările de Jos, precum și la alte bazine hidrografice europene importante, precum Rinul și Maas.

Reprezentanții CE susțin că finalizarea proiectului va duce la crearea unei rețele neîntrerupte, eficace și coerente, de căi navigabile interioare de mare capacitate, realizând legătura între numeroasele porturi maritime și fluviale ale acestei regiuni transfrontaliere europene extinse. Iar foaia de parcurs aprobată marchează un punct de reper major.

Violeta Bulc, comisarul european pentru transporturi: „Noua legătură va ajuta la atingerea obiectivelor noastre de decarbonizare ambițioase, prin mutarea traficului de pe șosea pe drumurile navigabile interioare, deschizând, în același timp, noi oportunități economice.”

De menționat că proiectul Sena-Scheldt presupune lucrări ce vizează atât crearea de noi infrastructuri, cât și îmbunătățirea infrastructurii existente. Foaia de parcurs pentru finalizarea proiectului a fost elaborată de comun acord cu Franța și regiunile belgiene din Flandra și Valonia.

Acțiuni comune Germania-Austria

Transferul traficului rutier de pe șosea, dar de această dată către calea ferată, este avut în vedere și la granița dintre Germania și Austria, în regiunea Tirol, unde ministrul german al Transporturilor, Andreas Scheuer, omologul său austriac, Andreas Reichhardt, și guvernatorul tirolian, Günther Platter, au căutat o soluție pentru un trafic mai bun pe coridorul Brenner. „Coridorul Brenner are mai multe camioane decât toate celelalte treceri alpine elvețiene și franceze”, a atras atenția Günther Platter, în condițiile în care se așteaptă ca, în 2019, să fie depășită limita de 2,5 milioane de camioane. De altfel, traficul foarte aglomerat a generat impunerea unor restricții de trafic foarte disputate, în zona Tirol.

Planul gândit de autoritățile germane și austriece pentru îmbunătățirea situației în traficul de frontieră germano-austriacă și în coridorul Brenner include 10 puncte.

Printre acestea se numără promovarea transportului combinat și o mai bună conectare a terminalelor de marfă la ruta Brenner, în condițiile în care cei trei operatori de infrastructură feroviară cu operațiuni în zonă vor fi încurajați să își îmbunătățească, în timp util, operațiunile pe coridorul Brenner, printr-un management coordonat al traficului.

În plus, autoritățile germane și austriece au căzut de acord să identifice, în comun, o locație suplimentară de terminal adecvată, pentru transport combinat și transportul RO-LA, din sudul Germaniei. De asemenea, se are în vedere proiectarea unui sistem inteligent și automatizat de control al camioanelor, care să nu afecteze traficul decât într-un nivel minim, pentru a asigura transportul și securitatea aprovizionării în Tirol. O linie de furnizare a informațiilor către punctele de încărcare a căilor ferate va fi luată în considerare. Introducerea unui sistem de control transfrontalier inteligent al camioanelor este prevăzută pentru 1 ianuarie 2020.

În paralel, va fi crescută capacitatea pe trenurile utilizate în sistem RO-LA între Wörgl și Trento. Este vorba despre o majorare în mai multe etape, plecând de la 250.000 de camioane/an începând cu 1 ianuarie 2020 și ajungând la 400.000, în luna aprilie a anului viitor, și la 450.000, la începutul anului 2021. Austria a fost de acord să crească nivelul subvențiilor, în acest context. De menționat că, pentru realizarea unui control eficient al traficului în zonele rutieră și feroviară, va fi creat un grup de lucru comun (Austria/Germania). În plus, Italia ar putea să fie, de asemenea, implicată.

Meda IORDAN
meda.iordan@ziuacargo.ro

CONFERINȚA ANUALĂ
A TRANSPORTATORILOR
EXPRESS DE MĂRFURI
DIN ROMÂNIA

EDIȚIA A V-A

19-21 SEPTEMBRIE 2019

WWW.CONFERINTAEXPRESS.RO

LOTUS THERM
SPA & LUXURY RESORT
BAILE FELIX

ORGANIZATORI

Euromaidec Touring

KEFREN EXPRES

PARTENERI

TIMOCOM
AUGMENTED LOGISTICS

atlas
Express & Logistic

OPEL West Oradea
www.opelwest.ro

SPOJKAR

Fabrica de CAROSARI
PLEASURE FOR PERFECTION

DCS
CREATING SOLUTIONS FOR YOUR LOGISTIC NEEDS

TRANS.EU
ROAD TRANSPORT SYSTEM

EXC
EXPRESS & LOGISTICS

Ianis Cargo
EXPRESS TRANSPORT & LOGISTICS

WIRTSCHAFTS ASSEKURANZ MAKLER GRUPPE

UTA | an Edenred company

SPONSORI

TSG
ORIENTAT CĂTRE TINE™

Authorised Shell Fuel Cards Agent

BTZ GROUP

ATESTAT 99 IFPTR

DKV

PARTENERI MEDIA

tranzit

ZIUA CARGO

BUSINESS SHUTTLE SERVICE OFERIT DE:

Grup West Premium
bmw-grupwest.ro

MY DECK

Paleți EUR, prin MAV-REC PALET

Paletul marcat cu semnul EUR este o marcă înregistrată în toate țările – deci este ocrotit de legea civilă și penală. În acest sens, poate fi produs și reparat exclusiv de firme licențiate de reprezentanțele mărcii. Una dintre acestea este și compania MÁV EUR.

Marca EUR, termo-ștampilată pe unii paleți, este marcă înregistrată internațională. Proprietarul mărcii este Rail Cargo Austria (RCA), care a dat dreptul de folosire a mărcii EUR companiilor de căi ferate – printre care se află și MÁV Cargo (începând din 2010: Rail Cargo Hungary). Deoarece proprietarul mărcii EUR a retras dreptul de folosire a mărcii de la compania română de căi ferate, CFR, pe baza deciziei comitetului de lucru UIC (Uniunea Internațională de Căi Ferate), în România, licențele de fabricație și de reparație a paleților EUR se pot obține numai prin intermediul altor companii de căi ferate care sunt îndreptățite pentru folosirea mărcii (DB, CD, MÁV etc.)

Pe teritoriul României, MÁV-REC – pe baza mandatului primit de la MÁV CARGO (Rail Cargo Hungary) – a încredințat firmei MAV-REC PALLET să efectueze controlul calificativ și autentificarea paleților MÁV-EUR.

Marcaje

pe blocul din colțul stâng și drept (din august 2013)

- Simbolul IPPC, codul țării, numărul de înregistrare al autorității naționale de protecție fitosanitară, tratamentul prin încălzire, numărul licenței an-lună pe blocul central

- Clame de control EPAL, UIC-EUR.

Informații și cifre

- **Materiale: 11 plăci de cherestea calitativă, 9 blocuri de rumeguș sau lemn masiv, 78 cuie. Produs în conformitate cu Reglementările Tehnice EPAL, UIC-EUR**
- **Lungime: 1.200 mm**
- **Lățime: 800 mm**
- **Înălțime: 144 mm**
- **Masă: aprox. 25 kg**
- **Încărcătură funcționabilă în condiții de siguranță: 1.500 kg**
- **La încărcarea paleților stivuiți pe o suprafață solidă și dreaptă, paletul din poziția inferioară nu trebuie să depășească o încărcătură maximă de 4.500 kg.**

Reparații EPAL, UIC-EUR

Euro paleții EPAL, UIC-EUR deteriorați pot fi reparați în condiții de cost eficiente și într-o manieră prietenoasă cu mediul prin intermediul tuturor operatorilor de reparații paleți deținători de licență EPAL, UIC-EUR. După repararea lor în condiții de calitate asigurate, euro paleții EPAL, UIC-EUR reparați conform standardului primesc un cui de reparație care poartă marcajul „EPAL, UIC-EUR" și numărul de licență al operației de reparație.

Cum recunoști paletul EPAL, UIC-EUR?

Paletul EUR de 800 x 1.200 mm se poate produce exclusiv de către producători licențiați, respectiv se poate repara exclusiv de către reparatori licențiați, deoarece numai paleții fabricați de ei corespund prevederilor standardelor în vigoare (UIC 435-2, UIC 435-4). Calitatea paleților este controlată sistematic de către organizația de calificare a companiei de căi ferate care a emis licența.

Din 2013, pe piciorul stâng al fiecărui palet "EUR" produs (fabricat), este pirogravată marca unică "UIC".

Utilizatorul poate să pună sub marfă numai paleți EPAL, UIC-EUR.

PRODUCĂTORI EPAL

DDCA PalletBiz – jud. Covasna; Tel.: 0723.371.379

Mikim – jud. Brașov; Tel.: 0268.47.41.43

Transilvania General – jud. Bihor; Tel.: 0722.231.434

Novaartis – jud. Maramureș; Tel.: 0745.084.318

Escorpio 707 Impex – jud. Cluj; Tel.: 0755.602.107

Trainingmaster Consulting – jud. Timiș; Tel.: 0723.342.695

REPARATORI EPAL

Brela Int – jud. Satu Mare; Tel.: 0755.147.423

Brek Rom – jud. Satu Mare; Tel.: 0261 876.749

DDCA PalletBiz – jud. Covasna; Tel.: 0267.34.36.66

Transilvania General – jud. Bihor; Tel.: 0722.231.434

Rom Grup Development – jud. Prahova; Tel.: 0756.339.719

Kaufland Romania SCS – jud. Prahova

Kaufland Romania SCS – jud. Cluj

Escorpion 707 Impex – jud. Cluj; Tel.: 0755.602.107

PRODUCĂTORI UIC-EUR

Novaartis – jud. Maramureș; Tel.: 0745.084.318

Proiect Personal Leasing – jud. Maramureș; Tel.: 0728.220.272

Repal Dorna – Vatra Dornei, jud. Suceava; Tel.: 0743.123.108

REPARATORI UIC-EUR

Unopack – jud. Cluj; Tel.: 0744.794.941

Comelectro Import Export – jud. Prahova; Tel.: 0769.089.053

DF Paleta System – jud. Brașov; Tel.: 0762.206.655

Proiect Personal Leasing – jud. Maramureș; Tel.: 0728.220.272

Rompalet 24 – jud. Sibiu; Tel.: 0747.746.071

Coco Ale Dreg – jud. Mureș; Tel.: 0733.131.487

Teadan – jud. Cluj; Tel.: 0748.281.322

Rora Agri Trade – jud. Prahova; Tel.: 0760.624.270

Repal Dorna – jud. Suceava; Tel.: 0743.123.108

Niky Cari Ina – jud. Satu Mare; Tel.: 0745.705.331

MAV REC PALLET - Str. Orban Balasz, nr. 160, Odorheiu Secuiesc, jud. Harghita. Tel.: 0721.292.128

PUBLICITATE

Peste 60% din cărăușii francezi fac logistică

Recent, Comitetul Național Rutier francez (CNR) a realizat anchete privind transporturile de lungă distanță și cele regionale ale operatorilor din această țară, în 2018, în cadrul cărora companiile de transport au fost chestionate și în legătură cu activitățile logistice pe care le desfășoară.

Rezultatele obținute prin intermediul acestor anchete au arătat că 60,7% dintre companiile de transport rutier de marfă chestionate de către CNR realizează și activități logistice, în special depozitare pe termen lung. Acest lucru nu exclude o diversificare mai importantă, incluzând prestații cu valoare adăugată (pregătirea comenzilor, transformarea produsului etc.), observată, în general, pe măsură ce firma se dezvoltă.

Raportul CNR subliniază, de asemenea, că un punct interesant este și faptul că, pentru peste 70% dintre întreprinderile active în logistică, operațiunile de transport și logistică sunt gestionate din același sediu (73,4%).

Clasamentul transportatorilor și logisticienilor

Studiul dat publicității de către CNR prezintă, de asemenea, o analiză a clasamentelor publicate de către presa franceză de specialitate, care subliniază faptul că transportul și logistica din această țară numără câteva companii de top comune. Astfel, principalii operatori logistici din Franța sunt, efectiv, companii de transport (rutier și intermodal), care și-au diversificat activitățile, două treimi dintre primii 150 de operatori din topul logisticienilor dispun de flotă proprie pentru realizarea operațiunilor de transport rutier, majoritatea fiind în fapt mari nume din transporturi. Printre aceștia se numără Geodis, Kuehne + Nagel, XPO Logistics, GEFCO, STEF etc.

Activități logistice pe clasă de mărime

Mai mult de șase întreprinderi de transport rutier de marfă din 10 dintre cele chestionate de către CNR au declarat că au și activități logistice:

• Dintre întreprinderile mici, între 0 și 19 angajați, 36,5% au declarat că realizează și prestații logistice, aproape în exclusivitate de depozitare.

• La companiile medii, între 20 și 49 de salariați, procentul este de 62,8%, depozitare și pregătire a comenzilor.

• Companiile cu un personal între 50 și 99 de angajați înregistrează un procent de 72,7%.

• Pentru companiile cu peste 100 de salariați, procentul este de 79%, acestea operând pe depozitare pe termen lung, pregătire comenzi și transformarea produselor.

Antrepozitarea pe termen mediu sau lung este practicată de majoritatea întreprinderilor care au declarat că au și activitate logistică. Operațiunile de pregătire a comenzilor își adjudecă 24,8% dintre companiile chestionate și 40,9% dintre cele care au declarat activități logistice. Întreprinderile mici nu oferă decât rar astfel de servicii (3,8%), iar din rândul celor cu peste 100 de angajați, au răspuns afirmativ 45,3%. Prestațiile de transformare a produselor care necesită un proces specific dețin numai 4,9% din totalul răspunsurilor înregistrate.

Operațiuni de cross-docking

Operațiunile de cross-docking sunt, de obicei, incluse în oferta companiilor de transport rutier de mărfuri, favorizând optimizarea activității. CNR nu le include în rândul activităților considerate a fi logistice în cadrul acestui studiu, dar sunt o dovadă a practicii de grupaj tehnic. 53,7% dintre companiile cu până la 19 angajați, 68,1% dintre cele cu 20-49 de angajați, 78,2% dintre cele cu 50-99 de angajați și 80% dintre firmele cu mai mult de 100 de salariați realizează astfel de operațiuni.

Numai 16,7% dintre întreprinderile chestionate de către CNR se concentrează, în mod exclusiv, pe transportul de camioane complete.

Sursa: CNR

Traducerea și adaptarea:
Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

Distanțe scurte, performanțe ridicate

Sau, altfel spus, un proiect care scoate în evidență tendințele din logistica europeană la nivel de vârf. Inovația, sistemele IT puternice, facilitățile automatizate... flexibilitatea ridicată, au reprezentat baza pentru bune practici pe care Asociația Europeană Logistică a vrut să le transmită pieței.

Grupul KOMSA și-a adjudecat, anul acesta, Premiul European pentru Logistică (European Logistics Award 2019), acordat de către Asociația Europeană de Logistică. Compania a primit acest prestigios premiu pentru modul riguros în care aliniază operațiunile logistice pe care le realizează cu necesitățile industriei și cele ale partenerilor din retail: vânzătorul en-gros utilizează în mod inteligent elementele manuale și automate pentru a genera viteză în anumite puncte cheie, îndeplinind, în același timp, anumite necesități specifice individuale.

„Am dorit să creăm o soluție logistică flexibilă pentru clienții noștri, care să ne permită să reacționăm oricând la cerințele pieței", a declarat Sven Mohaupt, șef de procese la KOMSA.

KOMSA – de la fermă, la distribuitor multicanal

Istoria KOMSA a început în 1992, la o fermă din Hartmannsdorf, Saxonia. Acolo, doctorul Gunnar Grosse, originar din Suedia, a fondat o companie, alături de trei tineri ambițioși, pentru a sprijini dezvoltarea rețelei de dealeri de telefonie mobilă din Germania. Astăzi, peste 20.000 de comercianți cu amănuntul din Germania și Polonia folosesc produsele distribuite de către KOMSA, gamă care constă din peste 26.000 de repere: smartphone-uri, tablete, dispozitive de navigație, ceasuri inteligente, produse inteligente de uz casnic, sisteme de comunicare și colaborare și o gamă largă de accesorii de la peste 250 de producători din întreaga lume. KOMSA achiziționează produsele și le livrează retailer-ilor. Compania își sprijină partenerii cu servicii de personalizare, configurare și instalare, dar și în gestionarea problemelor tehnice, a retururilor sau a reparațiilor.

Flexibilitate, automatizare și digitalizare...

Acestea sunt elementele cheie ale proiectului „RELOAD – digitalizarea intralogisticii KOMSA", pe care compania l-a implementat ca parte a extinderii sediului său central. KOMSA a investit 30 de milioane de euro, cea mai mare sumă din istoria companiei, pentru construcția unei clădiri cu trei etaje și a unui nou centru logistic, care include un depozit „high-bay" și o facilitate automatizată de depozitare, localizate în Hartmannsdorf, Saxonia (Germania).

Scopul acestui proiect a fost de a aduce sub același acoperiș toate procesele logistice, îmbunătățind capacitatea și timpul de procesare pentru comenzile din industrie și ale partenerilor din retail. A fost o adevărată provocare să creeze procese eficiente și să asigure un grad ridicat de flexibilitate, pentru a reacționa rapid la noile cerințe de pe piață. Răspunsul, pe care KOMSA l-a descoperit cu ajutorul partenerului său, LogistikPlan, din Dresda, urmează rețeta „cele mai scurte distanțe, cele mai mici zone, cele mai ridicate performanțe"

Proiectul prezentat de KOMSA a avut următoarele rezultate:
- **O reducere de două cifre a costurilor de depozitare și picking.**
- **Timpul de procesare pentru peste 50% dintre comenzi a scăzut de la 3,5 ore, la mai puțin de o oră.**
- **În depozitul său, KOMSA este, acum, capabilă să crească performanța de la 10.000 la 25.000 de expediții pe zi.**

Noul centru logistic combină toate procesele de depozitare și expediție care erau, în trecut, repartizate între cinci centre diferite din Hartmannsdorf. Clădirea oferă spațiu pentru până la 800 de locuri de muncă și pentru depozitarea a aproximativ 14.500 de paleți, în cadrul unui depozit cu o înălțime de 21 de metri. O clădire centrală integrează toate funcțiunile logistice, iar conceptul are ca element central automatizarea fiecărui proces în cadrul căruia timpul este un element critic din domeniul intralogistic: a fluxurilor de materiale pentru toate comenzile de returnare sau reparații, a îndepărtării cutiilor goale, a depozitării de piese de dimensiuni mici și a pregătirii operațiunilor de picking, conform principiului bunuri-persoană, a aprovizionării cu ambalaje etc.

Pentru a realiza acest lucru, KOMSA se bazează pe sisteme IT puternice, printre care se numără un sistem digital integrat care conectează în permanență managementul mărfurilor, logistica depozitului și managementul comenzilor. Mai mult decât atât, procesele automatizate și cele manuale sunt inteligent interconectate. Datorită depozitării automatizate, reperele sunt disponibile pentru expediție în mai puțin de trei minute, iar reparațiile pot fi procesate în aceeași zi, prin intermediul fluxurilor automatizate de materiale.

Timpii de procesare de sub o oră pentru peste jumătate dintre comenzi permit un grad înalt de flexibilitate, iar comenzile expres pot fi procesate până seara târziu. „Output-ul" poate fi dublat într-o perioadă scurtă de timp, ceea ce reprezintă o cerință importantă în domeniul în care activează KOMSA, adică în industria de telecomunicații și tehnologia informațiilor, unde lansarea de noi produse sau perioadele de vârf, cum ar fi sărbătorile de iarnă, impun adevărate „explozii" de activitate.

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

INDIA
Logistica, un sport extrem

India reprezintă una dintre economiile cu cea mai rapidă creștere din lume, dar acest lucru nu este scutit de riscuri. Sanjay Kaushik, director al companiei Netrika Consulting India, a realizat, pentru Vigilant, buletinul oficial al TAPA EMEA, o analiză a supply chain-ului acestei țări.

Unul dintre elementele cheie ale unei economii moderne este, desigur, supply chain-ul, care, în cazul Indiei, necesită îmbunătățiri continue și trebuie să devină tot mai eficient, în fiecare an.

Conform Indexului de Performanță Logistică al Băncii Mondiale, ediția 2018, India se află pe locul 44 la nivel mondial. Acest index reprezintă media ponderată realizată de către fiecare țară pe baza a șase criterii – eficiența procesului de clearing, ușurința în organizarea încărcăturilor, calitatea serviciilor logistice, serviciile de track&trace, eficiența livrărilor și calitatea infrastructurii comerciale și de transporturi. Germania și Singapore sunt cele mai bine cotate, în timp ce India este întrecută de țări precum Estonia, Slovenia sau Grecia. În 2013, s-a clasat pe locul 47, dar are încă un drum lung de parcurs.

Atunci când companiile încep să-și externalizeze părți mai mici sau mai mari din supply chain-urile lor, apar anumite riscuri. Pe măsură ce companiile indiene își întind aripile, în și în afara țării, aceste riscuri devin una dintre cele mai mari provocări. Adoptarea standardelor TAPA la nivelul supply chain poate ajuta la transferul riscurilor și la delimitarea responsabilităților.

Până la crimă...

În anumite regiuni ale țării, supply chain-urile pot fi întrerupte din cauza faptului că muncitorii din fabrici vin cu cereri nerezonabile. Zona industrială automotive din Regiunea Națională Capitală, care include mai multe companii din domeniu și furnizorii lor, a cunoscut câteva situații nedorite, printre care s-a numărat și uciderea directorului unei companii europene, în urmă cu câțiva ani, când muncitorii au atacat fabrica. De asemenea, șeful de resurse umane de la Maruti Suzuki a fost ucis de muncitorii aflați în grevă. Unele dintre incidentele menționate au beneficiat de atenție din partea mass media deoarece s-au produs în vecinătatea capitalei, Delhi.

Riscuri... din abundență

Circulă tot felul de povești, despre termocentrale cărora li se terminau proviziile de cărbune, una dintre materiile lor prime cheie, despre procese de producție întrerupte din cauza problemelor cu forța de muncă, precum și despre alte asemenea incidente. Când prețul benzinei și motorinei fluctuează, cresc riscurile escaladării costurilor, atât pentru achiziții, cât și pentru companiile de transport.

Erorile de previzionare sunt un lucru frecvent, în India, și pot să sporească impredictibilitatea cu care se confruntă supply chain-urile. Timpii de livrare pot fi lungi, produsele pot avea un ciclu de viață redus și comenzile plasate de

către intermediari pot să complice și mai mult lucrurile. Pentru companii, aceasta poate însemna alocarea greșită a resurselor în inventar, facilități, transport, aprovizionare, stabilirea incorectă a prețurilor și, mai rău, scăpări în managementul informației.

Comunicarea și fluxul informațiilor pot să devină adevărate provocări. Retailerii și/sau distribuitorii își realizează propriile prognoze. La fiecare sediu, managerii de vânzări și le fac pe ale lor. Acestea sunt, la rândul lor, modificate de către executivii din vânzări. Această modificare repetată, împreună cu faptul că prognozele se fac, uneori, în absența unor informații corecte, pot conduce la o rată marginală înaltă a erorilor. Nu toate companiile au o prezență suficientă pentru a se asigura că toată lumea aplică o practică unitară.

În timp ce riscurile legate de cerere și incidentele singulare pot fi tratate ca urgențe, în cadrul unor companii globale, este un pic cam prea mult dacă acestea încep să se repete în mod frecvent. Anumiți factori impredictibili, greu de prevăzut în timpul procesului de planificare, pot apărea oricând. Atunci când ai de-a face cu o țară de dimensiunile Indiei, apar, de asemenea, și riscuri culturale. Ce e valabil ca practică de afaceri în nord, s-ar putea să nu mai fie valabil în alte regiuni. Toate aceste variații trebuie luate în considerare atunci când companiile se gândesc la o extindere a supply chain-ului lor.

Incidentele, greu de raportat

Sunt sute sau chiar mii de incidente care nu sunt raportate, deoarece sunt infracțiuni minore, dar și pentru că se întâmplă la distanță mare de centrele media. Poate că nu toate ar merita „prima pagină", dar reprezintă riscuri în funcționarea supply chain-urilor.

Imaginați-vă o mulțime de camioane oprite la granița dintre două regiuni pentru că polițiștii fie efectuează un control de rutină, fie, ocazional, cer șpagă dacă documentația de la bordul vehiculelor nu e completă.

Poliția este administrată în cele 29 de state ale Indiei de către autoritățile

locale, fără o bază de date centralizată și digitalizată a infracțiunilor, iar procedurile pot diferi de la stat la stat. Este dificil pentru companiile de transport să se dezvolte, în fața atâtor obstacole.

Nu în ultimul rând, aceste anomalii fac dificilă raportarea incidentelor de către membrii TAPA, iar datele trimise către IIS reprezintă numai o fracțiune a problemei.

Infrastructura de transport, o verigă slabă

Calitatea infrastructurii de transport reprezintă, deja, de mult timp unul dintre cele mai mari riscuri din India. Investițiile în drumuri, porturi, cale ferată și transporturi aeriene au început să se facă numai de dată recentă.

Chiar dacă durează mai mult, majoritatea transporturilor în India depind de infrastructura rutieră. Calea ferată a pierdut volume de mărfuri în favoarea rutierului din cauza costurilor mai mari, iar această tendință nu s-a mai inversat.

Este necesară reducerea timpului de livrare a materiilor prime și a bunurilor finite. Extinderea șoselelor cu taxă a dus la îmbunătățirea calității transportului rutier. Dar nu toate punctele de taxare sunt automatizate. Autoritatea Națională de Autostrăzi din India deține 450 de puncte de taxare, iar autoritățile locale încă 500. Este necesară adoptarea unui sistem uniform pentru aceste puncte de taxare, astfel încât cursele să fie mai eficiente. De asemenea, o infrastructură îmbunătățită va sprijini exporturile, care se cifrează, în prezent, la aproximativ 300 de miliarde de dolari.

Parcările securizate sunt extrem de puține, o excepție.

Bunele practici nu sunt, încă, în vogă

Unele dintre practicile eficiente ale economiilor dezvoltate – inventar administrat de vânzător sau planificare, previzionare și actualizare a stocurilor în parteneriat – nu sunt utilizate la scară largă. Acest lucru are un impact direct asupra competitivității internaționale a operațiunilor de supply chain în India. Companiile mici și medii reprezintă aproape jumătate din economia indiană, ceea ce face dificilă propagarea acestor idei în teritoriu. Volumul afacerilor din teritoriu nu este încă unul uriaș, dar de acolo va proveni marea parte a cererii, în condițiile în care economia indiană se poate dubla în următorii 10 ani.

Multe dintre riscurile operaționale și de infrastructură sunt, adesea, dincolo de controlul companiilor. Schimbările de politică bine intenționate, care ar putea rezulta într-un management mai bun, se împotmolesc uneori între autoritățile centrale și locale.

Pe scurt, creșterea Indiei este incredibilă. Totuși, este obligatoriu ca afacerile indiene să trateze corect zona de management al riscurilor. Iar TAPA poate oferi instrumente potrivite în acest sens.

Sursa: Vigilant, ediția din aprilie 2019.

Traducerea și adaptarea:
Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

Marile companii nu sunt ușor de convins. Dar...

Producătorii globali vor dori, desigur, să ia parte la acțiune în această economie care se dezvoltă rapid. Dar atunci când se pun în balanță riscurile și oportunitățile, marile companii nu sunt ușor de convins.
Chiar și în contextul acestor provocări, care se mențin, unele dintre cele mai mari mărci au reușit, prin perseverență, că construiască afaceri importante. JCB India exportă 70 de produse diferite în peste 100 de țări. Coca-Cola India este una dintre cele mai mari afaceri din lume. Hindustan Unilever este una dintre cele mai mari companii din India, cu prezență chiar și în cele mai îndepărtate zone ale țării. Organizațiile prudente ar trebui, însă, să includă TAPA în programul lor de dezvoltare durabilă și management al riscurilor.

AȘA NU SE FACE!

Darea de mită, traficul de influență și cumpărarea de influență sunt infracțiuni de corupție pentru care pot fi trași la răspundere nu doar funcționarii publici, ci și orice alt cetățean.

Un exemplu concludent în acest sens îl reprezintă o cauză în care Direcția Generală Anticorupție (DGA) – Serviciul Județean Anticorupție Bacău (SJA) a finalizat cercetările, iar procurorul de caz din cadrul Parchetului de pe lângă Tribunalul Bacău a încheiat un acord de recunoaștere a vinovăției la inițiativa celui care a oferit o sumă de bani cu titlu de mită.

În fapt, un cetățean a urmat cursurile unei școli de șoferi și a fost programat să susțină proba practică pentru obținerea permisului de conducere, la data de 19 octombrie 2018.

La acea dată, ofițerul de poliție din cadrul Serviciului Public Comunitar Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor Bacău, desemnat în comisia de examinare a candidaților în vederea obținerii permisului de conducere, l-a invitat pe inculpat, penultimul candidat, pentru a susține proba practică. Înainte de începerea examinării, acesta a verificat dosarul inculpatului, ocazie cu care a identificat în interior două bancnote de 50 de euro. În urma depistării sumei de bani în interiorul dosarului, ofițerul de poliție a solicitat prezența unui alt coleg, din cadrul aceluiași serviciu, dar și prezența instructorului auto și, împreună, i-au cerut inculpatului să precizeze motivul pentru care a introdus în dosarul de candidat suma de 100 de euro. Inculpatul a început să manifeste o stare de emoție excesivă și a răspuns inițial că știe că „așa se face”, după care a afirmat ambiguu că a uitat banii în interiorul dosarului.

Din cauza stării emoționale în care se afla, inculpatul nu a mai fost examinat la acel moment, fiindu-i restituit dosarul de candidat și suma de 100 de euro aflată în interior.

Un an și patru luni de închisoare...

Ulterior, ofițerul de poliție examinator s-a prezentat la sediul DGA – SJA Bacău și a formulat un denunț, în care a menționat aspectele prezentate, denunțul fiind înaintat de urgență la Parchetul de pe lângă Tribunalul Bacău.

Fiind audiat în cursul urmăririi penale, inculpatul a recunoscut că a introdus suma de 100 de euro în dosarul de candidat cu scopul de a o oferi cu titlu de mită examinatorului, declarând că a dat banii ca să obțină permisul mai ușor.

În urma încheierii acordului de recunoaștere, inculpatul a recunoscut săvârșirea faptei așa cum a fost reținută și a acceptat soluția de condamnare la pedeapsa de 1 an și 4 luni de închisoare pentru săvârșirea infracțiunii de dare de mită, a cărei executare se suspendă sub supraveghere, a acceptat să îi fie aplicată pedeapsa complementară (pe o durată de 1 an) și pedeapsa accesorie a interzicerii exercitării drepturilor de a fi ales în autoritățile publice sau orice alte funcții publice și de a ocupa o funcție care implică exercițiul autorității de Stat. De asemenea, a fost de acord să presteze o muncă neremunerată, în folosul comunității.

În concluzie, oferirea de bani sau alte foloase nu reprezintă o soluție pentru obținerea permisului de conducere. Acest tip de practică poate avea printre cele mai tragice consecințe, prin prisma faptului că șpăgile pot naște ucigași în trafic. Din punct de vedere al legislației penale, fapta este încadrată în infracțiunea de dare de mită și se pedepsește cu închisoare de la 2 la 7 ani.

Ionuț-Bogdan BĂNICI
inspector de poliție
Direcția Generală Anticorupție – Serviciul Prevenire

Sighișoara Medievală 2019

AUTOBUZE ELECTRICE SOR, PENTRU BRAȘOV

Compania SOR fost desemnată câștigătoarea licitației de 32 de autobuze electrice pentru Primăria Brașov. Autobuzele propuse pentru achiziție sunt SOR ENS 12 Electric, cu podea complet coborâtă, 35 de locuri pe scaune și o capacitate totală de până la 102 locuri, cumulat pe scaune și în picioare. Autobuzul dispune de rampă de acces persoane cu dizabilități, iar motorizarea este asigurată de un motor asincron de 180 kW. Acumulatorii de tracțiune au o capacitate totală de 263 kWh, care

asigură o autonomie de peste 200 de kilometri. Autobuzele SOR ENS 12 Electric sunt dotate cu sisteme de ventilație și aer condiționat. SOR este la cel de-al doilea contract de furnizare de autobuze electrice în România, primul fiind pentru Primăria Turda, unde au fost livrate primele unități.

EUROLINES ROMÂNIA, TRANSFER LA DER TOURISTIK

Eurolines va ceda către DER Touristik Group, parte a grupului german REWE, toate activitățile de turism – turoperare, retail, business travel și incoming – care, în acest moment, se derulează pe trei companii distincte (Touring Europabus, Danubius Travel și Nova Travel). Tranzacția, care a fost semnată de cele două grupuri din România și Germania și aprobată și de Consiliul Concurenței, urmează să se materializeze în toamna acestui an. Activitățile de turoperare, retail, business travel și incoming ale Eurolines vor fi transferate de pe companiile Touring Europabus, Danubius Travel și Nova Travel pe firma Travel Brands, deținută, în acest moment, tot de Eurolines. După acest transfer, firma Travel Brands va fi preluată de Exim Holding, cu sediul în Praga, parte a Grupului DER Touristik. Toți angajații și toate sediile vor fi păstrate și absolut toți clienții actuali vor fi deserviți, în continuare, de aceiași colaboratori, cu aceleași date de contact și în aceleași locații ca în prezent. Cum s-a întâmplat și până acum, agențiile companiei Travel Brands vor comercializa atât produsele Grupului DER Touristik (Dertour, ITS, Meiers Weltreisen, Jahn Reisen, ITS, Billa Reisen etc.), cât și produsele altor 45 de turoperatori germani și români, precum și bilete de avion și autocar, păstrându-și și în viitor caracterul de Travel Hypermarket.

20%, REZERVĂRI DIN STRĂINĂTATE

Circa 20% dintre turiștii care intră pe platforma de rezervări bilete de autocar mementobus.com sunt din afara României, arată o analiză a companiei de transport Memento Bus, parte a grupului Memento Group, care include și turoperatorul Christian Tour. Cele mai multe rezervări din străinătate vin din Marea Britanie, Italia, Germania, Spania, dar există rezervări și din Statele Unite ale Americii și Franța. Cele mai accesate rute sunt Brașov-Sibiu și Brașov-Cluj, cu plecare din București, iar rezervarea se face cu una-două săptămâni înainte, spre deosebire de călătorul român, care, de cele mai multe ori, își cumpără biletul de autocar cu o zi-două înainte de data plecării. Potrivit analizei, tinerii (25-34 de ani) reprezintă principala categorie care călătorește cu autocarul. Procentul acestora se ridică la 43% din total, fiind urmați de cei din categoria de vârstă 35-44 de ani, în proporție de 23,5%. În ceea ce privește împărțirea pe sexe, femeile și bărbații călătoresc cu autocarul în egală măsură.

RADARE DIN MAȘINI NEINSCRIPȚIONATE

Curtea Constituțională a respins, în luna iulie, pentru a doua oară, modificarea Codului rutier adoptată în Parlament, în 14 mai, prin care Poliției îi era interzis să utilizeze dispozitivele de măsurare a vitezei din autovehicule care nu au înscrisurile Poliției și nu sunt amplasate în locuri vizibile. Decizia a fost luată cu unanimitate de voturi. Așadar, radarele aflate în vehicule neinscripționate sunt legale.

PRELUNGIREA JUDEȚENELOR, ATACATĂ LA CCR

Avocatul Poporului, Renate Weber, a atacat la Curtea Constituțională a României (CCR), în data de 7 august, prelungirea cu 4 ani, până la 30 iunie 2023, a valabilității programelor de transport județean, ce fusese aprobată de Guvernul Dăncilă, prin OUG 51/2019, în 25 iunie a.c. și publicată în Monitorul Oficial trei zile mai târziu, în 28 iunie. Principalul argument al sesizării transmise CCR este faptul că prelungirea trebuia adoptată de Parlament, nu de Guvern, dar și faptul că au fost eliminate subvențiile acordate elevilor și pensionarilor. „Eliminarea serviciilor de transport rutier județean de persoane, contra cost, din sfera serviciilor publice, pe calea unei ordonanțe de urgență, echivalează cu renunțarea Statului la una din trăsăturile sale fundamentale, și anume statul social, precum și la obligația acestuia de a asigura cetățenilor săi un nivel de trai decent, având implicații, în cascadă, asupra întregului cadru de reglementare referitor la actele normative cu caracter social și bazate pe solidaritatea socială”, precizează Avocatul Poporului.

Noi linii regionale București-Ilfov

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public a celor 41 de localități din Regiunea București-Ilfov (ADITPBI) a înființat cinci linii regionale, care sunt operate de Serviciul Transport Voluntari.

Este vorba despre următoarele rute: R411: Bucur Obor-Gagu; R412: Bucur Obor-Măineasca; R417: Bucur Obor-Cozieni; R459: Platforma Pipera-Pasaj CFR Tunari; R460: Republica-Pasaj CFR Ștefănești.

În prezent, numărul total al liniilor regionale a ajuns la 53, dintre care 41 sunt operate de STB, 10 de Serviciul Transport Voluntari și două de STCM Ecotrans Chitila. Alte 20 de trasee se află în procedură competitivă de atribuire către operatorii privați.

Toți operatorii privați vor practica același tarif, de 1,5 lei/călătorie, și vor utiliza Sistemul Automat de Taxare. Primăria Capitalei acoperă integral (100%) diferența dintre tariful practicat și costurile reale ale serviciului prestat pe liniile din București și, în plus, contribuie cu încă 90%, adică aproximativ 50 de milioane de euro, la susținerea liniilor regionale din județul Ilfov.

Pe toate liniile regionale, indiferent de operator, titlurile de călătorie sunt puse la dispoziție prin rețeaua de vânzare a STB. Tot această companie este singura care gestionează Sistemul Automat de Taxare.

16 linii, înființate anul acesta

ADITPBI a înființat, anul acesta, 16 linii de transport persoane, dintre care două de la 7 ianuarie – când a fost prelungit și traseul altor patru – și nouă de la 1 februarie, în afară de cele 5 recente. Acestea sunt:

• Linia R447 – între terminalul „Piața Presei Libere” și localitatea Gruiu.

• Linia R448 – între terminalul „Piața Presei Libere” și localitatea Moara Vlăsiei.

• Linia R405 – între „Complex Comercial Titan” și Glina.

• Linia R427 – între „Ghencea” și Dărăști-Ilfov.

• Linia R431 – între „Păcii” (Valea Cascadelor) și Dârvari.

• Linia R438 – între „Piața Sudului” și Vidra.

• Linia R477 – între „Piața Presei Libere” și Sitaru.

• Linia R430 – între „Păcii” (Valea Cascadelor) și Cartier Militari.

• Linia R433 – între „Păcii” (Valea Cascadelor) și Dragomirești Deal.

• Linia R444 – între „Piața Presei Libere” și localitatea Piscu.

• Linia R457 – între „Republica” și Piteasca.

Toate cele 40 de localități din Ilfov, deservite de STB

În final, în vederea implementării Programului Integrat de Transport Public de Călători pentru Regiunea București-Ilfov, numărul liniilor regionale operate de STB va ajunge la 67. Astfel, vor fi asigurate legături între Capitală și toate cele 40 de localități din județul Ilfov: opt orașe – Bragadiru, Buftea, Chitila, Măgurele, Otopeni, Pantelimon, Popești-Leordeni și Voluntari – și 32 de comune – 1 Decembrie, Afumați, Balotești, Berceni, Brănești, Cernica, Chiajna, Ciolpani, Ciorogârla, Clinceni, Copăceni, Corbeanca, Cornetu, Dărăști-Ilfov, Dascălu, Dobroești, Domnești, Dragomirești-Vale, Găneasa, Glina, Grădiștea, Gruiu, Jilava, Moara Vlăsiei, Mogoșoaia, Nuci, Periș, Petrăchioaia, Snagov, Ștefănești de Jos, Tunari și Vidra.

Unitățile administrativ-teritoriale din Regiunea București-Ilfov sunt primele din țară care s-au organizat într-o asociație care le reprezintă interesele, iar în prezent transportul public se desfășoară, aici, cu respectarea principiilor și regulamentelor europene.

Amintim că, la data de 17 septembrie 2018, ADTPBI a semnat cu operatorul bucureștean de transport STB contractul de delegare a serviciului public de transport local de călători. STB este operatorul regional de transport în zona București-Ilfov, deținut 99,9% de Municipiul București și 0,01% de CJ Ilfov.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov (ADTPBI) are în vedere, pe de o parte, extinderea numărului de linii regionale, care asigură legătura dintre Capitală și localități din Județul Ilfov, iar, pe de altă parte, suplimentarea numărului de autobuze pe liniile urbane, în funcție de cererea de transport.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro
Foto: Jean-Mihai Pâlșu

Transportul public pe litoral

Știți cum auziți, peste tot, de dezvoltare și optimizare și setarea de noi standarde ale calității? E frumos în prezentări și conferințe să se tot mestece aceste cuvinte, totul sună bine, ai crede că suntem pe drumul cel bun. Doar că nu trăim în realitatea sălilor de conferințe.

Probleme apar după ce dai jos costumul și badge-ul pe care le-ai avut în timpul evenimentului. Atunci când îmbraci haina de turist și ajungi să iei contact cu lumea reală, când vezi exact ce înseamnă piața de transport persoane. E drept, nu aveam impresia că e lapte și miere, dar te-ai aștepta ca, în 2019, pe litoral, în plin sezon, nivelul să fie altul.

Situația întâlnită a fost una pe care locuitorii din Năvodari o înfruntă în mod normal, atunci când trebuie să se deplaseze folosind una dintre liniile regulate, dedicate, ce leagă Năvodariul de Mamaia și Constanța. Și retur.

Linia 23

Am ajuns la mare, în Mamaia, cu mașina personală, dar, pentru deplasările locale, am ales să apelez la transportul public local. Cazarea a fost în zona cuprinsă între stațiunea Mamaia și Năvodari, la un complex destul de cunoscut, „La Scoica Land”, iar, de acolo, am dorit să ajungem în centrul stațiunii, la Cazino Mamaia. Am întrebat la recepția complexului care sunt variantele de transport public existente, iar domnișoara de acolo ne-a spus că, la șoseaua principală (bd. Mamaia Nord), putem lua autobuzul sau microbuzul, deși nu era niciun indicator de stație. Sau poate era bine ascuns. Autobuzul la care făcea recepționera referire era un „bunic al tehnologiei”, ceva de prin anii ’80, maxim. Pe ideea de RATĂ, dacă știți la ce mă refer.

Niște dărăpănături, pe scurt. Cel puțin, văzute din afară, aceasta este impresia. Totuși, am fost privați de o experiență live cu autobuzul, pentru că am auzit pe ceilalți oameni care așteptau că microbuzul este ceea ce căutam noi. După aproximativ 10 minute de așteptare, în zare apare un microbuz al liniei 23, operat de către compania Grup Media Sud (GMS). Lăsăm întâi să coboare două persoane, întrebăm dacă ajunge la Cazinoul din Mamaia, șoferul dă din cap a „dacă acolo vreți, acolo vă las” și ne-am urcat, sub privirile unei doamne care ne

spunea parcă „unde vă mai suiți și voi, nu vedeți câți suntem?”. Toate locurile pe scaune ocupate, oameni în picioare, valize și sacoșe de rafie, pentru că, pe lângă turiști, sunt și navetiști pe această rută. După ce am urcat treptele, ne-am oprit, pentru că nu se mai putea avansa. Luasem, practic, locul celor ce au coborât. Altfel nu era loc nici să ne urcăm. Oamenii pe care-i credeam gata să coboare la prima stație, de fapt, așa călătoreau. Atunci am înțeles, mai exact, expresia facială a doamnei călătoare ce ne-a întâmpinat la urcare, pe scară. Dânsa acolo călătorea, alături de soț. Pe scară. Prietena mea a urcat prima și eu al doilea, apoi m-am întors cu spatele la ea și mă uitam cumva spre parbriz, dar cocoșat, ca sa pot vedea șoseaua, să știu unde să cer să oprească. În această poziție am stat toată cursa. Am estimat că mai mult de 15 minute nu ar trebui să dureze. Șoferul, un personaj multitasking, era „in charge” atât de volan cât și de borseta cu bani, unde stoca încasările și de unde oferea restul. Nu bilet. Restul doar. Am vrut să evit să-l deranjez și i-am achitat cu bani ficși, la plecare. Mi-am luat ochii de „instrumentul fiscal” pentru că alte instrumente mi-au atras atenția. Cele de bord. Toate aprinse. Toate! Martorii de plăcuțe de frână, de ulei, de temperatură... tot-tot! Șoferul, un domn... nimeni nu poate fi învinuit de transpirație în aceste condiții de călătorie. Doar mesajele de eroare din bord păreau să îl lase rece. Oricum, a fost atent, a mers încet și prevăzător, deși cred că asta a fost urmarea faptului că mașina troncănea și bătea la orice metru parcurs. Iar când dădea de speed-bump-uri... riscul dezintegrării părea iminent. (Nu exista suspensia. Fier pe fier.) Doar caroseria mai aducea aminte de un Mercedes, atât. La orice rotire de volan, frânare, schimbare de viteză, aveai senzația că urmează să se rupă ceva, osia, cardanul, planetara, fuzetele... mașina în două, pe scurt.

Scârbit de condiții, de miros, de nivelul mare de risc de accident, am decis să coborâm mai repede decât ne-am propus, cu o „stație” mai devreme. Am achitat cei 12 lei, pentru 2 persoane, pe care-i aveam pregătiți încă de după urcare, și am încheiat aventura.

Știți ce scrie pe site-ul companiei legat de linia 23? „Totul pentru ca toți călătorii să poată ajunge la destinație în siguranță și fără ca microbuzele să fie aglomerate.”

Lumea reală

Nu știu cum stă treaba în județul Constanța, care este legislația acolo sau cine are grijă ca legea să fie respectată. Sunt convins că nimeni. Companiile ce folosesc asemenea mașini, care transportă călători mai mulți decât ar trebui, cu mașini insalubre și care, cu siguranță, nu trec, în vecii vecilor, ITP decât cu șpagă,... ele cum au voie să își desfășoare activitatea?! Cine licențiază aceste companii? Cine permite acestor sicrie umblătoare să circule? Alooooo?! Se aude?

Dacă nu v-a plăcut relatarea... putem oricând să mergem la oricare dintre conferințele pe teme de transport, unde-s prezenți cu toții, transportatori și autorități, și să auzim care sunt trendurile din transport sau despre optimizări și implementări și standarde de calitate. Ca să fim la curent cu lumea reală.

Am înțeles necesitatea prelungirii valabilității licențelor „județene” și „interjudețene”. Astfel, multe firme au scăpat de faliment, însă, când vezi așa ceva... te întrebi dacă a meritat.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Vehiculele autonome, în plin progres

În ultimii ani, trendul vehiculelor autonome a prins din ce în ce mai multă consistență. Transportul public este o ramură ce ar putea beneficia enorm, iar oamenii din industrie au dat drumul unor teste pe drumuri publice.

Avem turisme ce au capacitatea tehnologică să ofere autonomie completă, avem camioane ce pot rula autonom în regim de „platooning", momentan la nivel de teste, infrastructura și legislația rămânând un pic în urma tehnologiei. Până când acestea se vor alinia, testările continuă.

Ben Coulter, șeful sustenabilității la London Legacy Development Corporation:

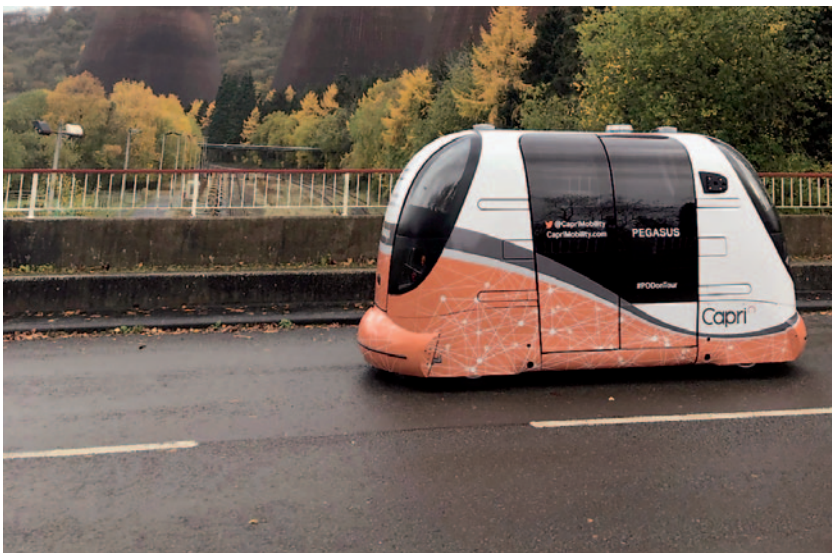
„Știm că, pentru ca vehiculele conectate și autonome să aibă succes, trebuie să permitem inovatorilor de transport să testeze într-un mediu urban complex, care să includă vehicule conduse de oameni și pietoni. Exact acest lucru putem face la Parcul Olimpic Queen Elizabeth, permițând implicațiile practice ale acestei tehnologii pentru viața de zi cu zi a oamenilor să fie explorate pe deplin, înainte de a fi introduse mai pe larg. Aceasta face parte dintr-un program mai larg de lucru în curs la Parcul Olimpic Queen Elizabeth, pentru a utiliza tehnologie și abordări integrate pentru a inova și a sprijini funcționarea unor locuri eficiente în resurse, cu emisii reduse de carbon, conectate."

24 de kilometri pentru probe

Smart Mobility Living Lab (SMML), cel mai avansat punct de testare urban conectat al Regatului Unit pentru viitoarele soluții de transport și mobilitate, a anunțat primele sale rute de testare pentru autovehicule autonome în Marea Britanie. Aflate în Royal Borough of Greenwich și Parcul Olimpic Queen Elizabeth din Stratford, rutele de testare reprezintă o premieră nu doar pentru Londra, ci și pentru industria britanică, aceasta oferind, pentru prima dată, inovatorilor din transporturi capacitatea de a-și proiecta propriile rute de testare pe drumurile publice în condiții reale din mediul urban. Infrastructura avansată de monitorizare a drumului va fi instalată pentru a crește siguranța și a oferi informații despre comportamentul vehiculelor în situații reale.

Conform studiului de cercetare al SMLL în ceea ce privește piața vehiculelor conectate și autonome (CAV), 84% dintre factorii de decizie din industrie sunt de acord că Marea Britanie are nevoie de propriile sale facilități de testare. 67% dintre ei, de asemenea, sunt de acord că prin intermediul CAVS drumurile vor deveni mai sigure, capacitatea de a testa vehiculele într-un mediu cotidian scalabil fiind esențială pentru dezvoltarea și rularea mașinilor fără șofer.

Zonele de testare însumează 24 de kilometri de drumuri (existente) monitorizate de la distanță, în timp real, printr-un sistem de camere (CCTV) și au senzori pe marginea drumului pentru colectarea și partajarea datelor atât din sistemele vehiculelor testate, cât și din comunicațiile dintre vehicul și infrastructură. Clienții SMLL vor putea crea propriile rute personalizate în jurul celor două zone de testare. Traseele SMLL încorporează o gamă largă de amenajări de drumuri și joncțiuni, traversări, zonă de autobuze și piste pentru ciclism, pentru a testa performanța vehiculului în condiții urbane reale.



Consorțiul din spatele Smart Mobility Living Lab are în componență: Laboratorul de Cercetare a Transporturilor (TRL), compania de inovare urbană, DG Cities, precum și Cisco, Cubic, Universitatea Loughborough, Transport pentru Londra și Parcul Olimpic Queen Elizabeth.

Olanda permite testarea pe drumurile publice

În Olanda, a intrat în vigoare, de la 1 iulie, o lege care permite testarea, pe drumurile publice, a vehiculelor complet autonome, fără șofer la bord, dar în condiții stricte. Din 2015 și până la acel moment, era permisă testarea vehiculelor autonome numai cu șofer la bord.

Înainte ca ministerul de resort să acorde permisiunea pentru un astfel de test, cererea este analizată de către RDW (prefectura), de poliție, de admi-

nistratorul drumului respectiv și de către Fundația de cercetare științifică pentru siguranța drumurilor (SWOV). Aceste organisme decid dacă riscurile pentru siguranța circulației sunt minime.

Ministrul olandez al Infrastructurii, Cora Van Nieuwenhuizen, a subliniat că este foarte importantă pregătirea infrastructurii și a legislației în privința vehiculelor autonome înainte ca acestea să fie de vânzare pe piață și, astfel, noile prevederi le oferă producătorilor posibilitatea de a testa aceste vehicule pe drumurile publice.

Printre cerințe se numără prezența în apropierea vehiculului a unui șofer cu permis de conducere valabil, iar testele să se desfășoare într-un anumit interval de timp, pe o anumită porțiune de drum strict delimitată. De asemenea, prefectura trebuie ținută la curent în ceea ce privește rezultatele experimentelor.

ParkShuttle iese pe stradă

A fost planificat chiar și primul proiect concret care va fi testat pe șosea, în Olanda. Încă din 1999, este folosit un microbuz autonom, denumit ParkShuttle, în cartierul Rivium din Capelle aan den IJssel, pe un circuit închis, dar acum primăria localității vrea să îi extindă traseul pe o porțiune de drum public. Testele vor demara la începutul anului viitor, cu scopul de a intra în utilizare cu pasageri la bord la sfârșitul lui 2020 sau începutul lui 2021.

ParkShuttle este un sistem de microbuze electrice autonome care face servicii de shuttle între stația de metrou Kralingse Zoom din Rotterdam și zona de birouri Rivium din Capelle aan den IJssel. Sistemul are trei stații în Rivium și una în cartierul Fascinatio. De la sfârșitul anului 2006, ParkShuttle circulă zilnic între orele 6:00 și 21:00, în orele de vârf având o frecvență de unul la 2,5 minute, iar, în afara lor, de minimum unul la 6 minute.

Traseul este închis pentru traficul general, dar poate să se intersecteze, din când în când, cu autoturisme, biciclete sau pietoni și are două benzi de circulație, în afară de două zone, unde vehiculele se așteaptă unul pe altul în cazul în care se intersectează.

În 2018, traseul avea o lungime de 1.800 m, incluzând 6 vehicule, cu câte 12 locuri pe scaune și 10 în picioare. Vehiculele urmează o rută virtuală în care poziția le este controlată pe baza unor puncte de referință, realizate prin intermediul unor magneți integrați în pavaj.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro
Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

Zona Parcului Olimpic Queen Elizabeth

SIGHIȘOARA MEDIEVALĂ 2019

Misterele... călătoriei în timp

Spune o vorbă din popor că toate se fac la timpul lor. Așa și cu mine. De 25 de ani, trăiesc cu dorința de a ajunge să mă bucur de Festivalul Medieval de la Sighișoara și, de fiecare dată, a intervenit câte ceva. Până în anul de grație 2019, după Hristos.

Pentru mine, timpurile medievale au reprezentat întotdeauna o fascinație. Bineînțeles, tot omul modern vede astăzi doar imaginea idealizată a acestora, bântuită de romantismul duelurilor cavalerești, al idilelor dintre domnițele nefericite și menestrelii care le furau inima prin cântecele lor, al muzicii atât de simple, dar atât de complicate, în același timp... O imagine din care, desigur, lipsesc ciuma, molimele, războaiele, barbaria sau... oalele de noapte vărsate de la geam direct în stradă.

Festivalul Sighișoara Medievală spune exact o astfel de poveste idealizată, păstrând, din istoria acelor vremuri, numai partea frumoasă, plină de bucurie și de culoare, de muzică și de dans, de zâmbet și de armonie. De toate acestea am ajuns să mă bucur abia anul acesta, în ultimul week-end din iulie, când am reușit să fac, în sfârșit, prima mea călătorie în timp. Mai bine mai târziu decât niciodată...

Ba chiar m-am mai și costumat corespunzător, pentru a intra și mai mult în atmosferă. Și la câtă lume a cerut să facă poze cu mine... se pare că mi-a și reușit manevra în mod destul de decent. Păcat că n-am cerut și taxă. Dacă nu scoteam banii de cazare, tot adunam la ciorap măcar de o cină la Casa Vlad Dracul, unde legenda spune că s-ar fi născut Țepeș...

Dueluri de toate felurile

Una dintre atracțiile cele mai populare într-un astfel de festival o repre-

zintă, desigur, luptele și demonstrațiile cavalerilor. Iar acestea au fost, la Sighișoara, din abundență, in Tabăra Cavalerilor, în Arenă, sau chiar în piețele orașului vechi. De toate felurile, pentru toate gusturile, cu săbii de două mâini, cu spade, florete, buzdugane, paloșe, iatagane... Demonstrații de tir cu arcul, reconstituiri istorice, turniruri, măiestrie în șaua calului... Poate că au cam lipsit cavalerii în armură completă, dar nu-i blamez pentru asta. La 35 de grade peste zi, ar fi ca și cum ai fi îmbrăcat într-o cutie de conserve, perpelită timp îndelungat la un strașnic foc de tabără.

Nu îmi vine să mă gândesc cam câte vânătăi și zgârieturi au contabilizat luptătorii din Ordinul Cavalerilor de Mediaș, Paladinii de Terra Medies,

Dacă tot am „adoptat” Cetatea Sighișoarei (sau ea pe mine), trebuia să mă implic și eu, cumva, în viața vechiului burg. Drept pentru care, am purces în inspecție pe la turnurile de apărare ale orașului. Toți străjerii sunt la locul lor, vigilenți, iar toate lucrurile par să-și urmeze făgașul lor normal. Așa că... spun și eu, după cum gărzile obișnuiau să strige pe străzi, în timpuri străvechi: „Sunt orele 10 din noapte și totul este bine! Dormiți liniștiți, cetățeni ai Sighisoarei!”

cei din Terra Ultransilvana Brașov, Teutonii Transilvaniei, Vulturii din Țara Calatei sau membrii Companiei Dragonului. Cine credea că mai există, încă, în România, atâtea ordine cavalerești?

Trubaduri și domnițe

Ca orice festival care se respectă, Sighișoara Medievală și-a răsfățat publicul cu muzică și dansuri aproape non stop. Truverii (România), ne-au plimbat nu numai în timp, ci și în spațiu, delectându-ne cu melodii, vechi de sute de ani, din întreaga Europă, din care nu puteau lipsi, bineînțeles, cele românești, culese de Anton Pann. Pentru mulți dintre cei prezenți, muzica medievală a reprezentat o adevărată

surpriză, care le-a „gâghilat urechile” într-un mod cât se poate de minunat. Alături de Truveri, ne-am bucurat și de spectacolele formațiilor Cimpoierii din Transilvania, Anno Musica (Ungaria), Spiritual Seasons (Ucraina) și Specimen Teatro (Italia).

Unde este muzică, trebuie să fie și dans, demonstrațiile (în special ale) domnițelor degenerând, de fiecare dată, într-o dănțuială generalizată, la care participă toată suflarea, tineri, bătrâni, copii, femei sau bărbați, turiști români, francezi, englezi sau chinezi. Aceștia din urmă destul de bine reprezentați în rândul publicului. Desigur, nu au lipsit nici atelierele de dans, dar, în entuziasmul general, nu mai aveai nevoie de un profesor pentru a intra în atmosferă.

Magie și teatru stradal

Misterele medievale, sub semnul cărora a stat această ediție a festivalului, au reprezentat, istoric vorbind, o specie aparte a teatrului din vremurile

respective, care a pornit, inițial, de la scene religioase moralizatoare, dar în care, pentru distracția publicului larg, s-au insinuat, treptat, pasaje comice.

Dar nu numai misterul medieval a fost prezent pe străzile Sighișoarei, ci și alte tipuri de teatru pentru copii și oameni mari, bâlci, marionete, păpuși gigant, spectacole de jonglerie (chiar și cu flăcări sau steaguri) sau de magie. De o foarte mare priză la public s-a bucurat bine-cunoscutul Magitot, care nu numai că ne-a uimit prin trucurile sale, ci ne-a și făcut să râdem cu lacrimi.

Ce am mai putea adăuga? Sau, mai bine zis, ce credeți că au mai putut adăuga organizatorii, care, se pare, nu au lăsat niciun detaliu la voia întâmplării? Ateliere meșteșugărești, ateliere și activități din plin pentru copii, expoziții de artă, recitaluri de poezie medievală, lansări de carte, tarabe cu suveniruri (mai mult sau mai puțin) tematice,

dar și langoși, cocktailuri, înghețată (medievală?), porumb fiert, dulcețuri, miere... De toate pentru toți.

Iar dacă la toate acestea se mai adaugă și prezența, alături, a unor vechi prieteni dragi (unii dintre ei reîntâlniți, chiar, din întâmplare, după 10 ani, la festival, deși locuim în același oraș), totul se apropie de perfecțiune, cu toată aglomerația, zgomotul și agitația care, uneori, pot deveni obositoare.

Se spune că, uneori, când îți dorești ceva prea mult, riști ca realitatea să nu se potrivească prea bine cu visul și să suferi o dezamăgire. Dar festivalul Sighișoara Medievală 2019 s-a ridicat, fără doar și poate, la nivelul așteptărilor.

Ne vedem la anul!

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro
Sighișoara, TRANSILVANIA, 1499

Spune-ți părerea!

Despre tarife

Cum estimați că vor evolua tarifele de transport până la sfârșitul anului?

1. Vor scădea.
2. Se vor menține constante.
3. Vor crește.

Puteți răspunde la întrebarea lunii, vizitând www.ziuacargo.ro.

Scăderi în semestrul II

Un procent de 60% dintre cei care au răspuns la întrebarea lunii iulie „Cum credeți că vor evolua volumele de transport pentru compania dumneavoastră în a doua parte a anului 2019?” precizează că se așteaptă la scăderi. Un procent de 20% estimează volume constante și numai 20% previzionează creșteri.

ZIUA CARGO

Romanian Transport Company of the Year

Romanian Passenger Transport Company of the Year

Echipamentul Anului în România

editor general
Meda Iordan
meda.iordan@ziuacargo.ro

redactor șef
Radu Borcescu
radu.borcescu@ziuacargo.ro

redactori
Magda Severin
magda.severin@ziuacargo.ro
Raluca Mihăilescu
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

secretar general de redacție
Alexandru Stoian
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

foto-video: Jean-Mihai Pâlșu

director publicitate
Violeta Burlacu
violeta.burlacu@ziuacargo.ro
Tel.: 0726.910.277

DTP și pre-press
Top O'Rush Graphic Design

Revistă editată de
ZC Trans Logistics Media

Adresa redacției:
Bd. Timișoara, nr. 92, Sector 6, București.

Tel.: 0771.311.796
www.ziuacargo.ro
redactie@ziuacargo.ro

ISSN 2069 - 069X

RESPONSABILITATE
COMPETENŢĂ
LOIALITATE

ATESTAT 99 IFPTR

Mereu în Vârf de Formă

Centrul de Perfecţionare a Personalului din Domeniul Transporturilor Rutiere – IFPTR

AUDITARE
CONDUCĂTORI AUTO

EVALUARE
INSTRUIRE PRACTICĂ

TIMPI
DE CONDUCERE

ARIMARE
ÎNCĂRCĂTURI

TRAINING
CONDUCERE PRUDENTĂ

COMUNICARE
PROFESIONALĂ

www.ifptr.ro
0725-600.407 office@ifptr.ro

I AM UNSTOPPABLE

(Until it's coffee time)

IVECO S-WAY

DRIVE THE NEW WAY.

MAI MULT CONFORT, CONECTIVITATE SPORITĂ, SERVISABILITATE MAI MARE DECÂT ORICÂND. FII DE NEOPRIT CU NOUL IVECO S-WAY.

Relaxarea, pauza de cafea, prânzul, desigur, și câteva momente speciale de-a lungul drumului: nimic altceva nu te poate opri când ești în cursă. Noul IVECO S-WAY este cel mai confortabil și conectat camion proiectat vreodată: partenerul tău de drum, ce te va însoți în orice misiune.