PARLAMENTUL EUROPEAN A APROBAT PACHETUL MOBILITATE 1 PAG. 4

INVESTIGATORUL'S

TIR 16 ANI

TIR MAGAZIN EDIȚIA CU NUMĂRUL 200

PAG. 46



PARTENERIAT ZIEGLER-MHS HOLDING PG.16

APRILIE 2019
6.9 LEI
www.tirmagazin.ro



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





7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28 RĂSPUNSURI





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

INVESTIGATORUL'S TIR 15 ANI

Adresa redacției:
Str. 11 Iunie nr. 7
etaj 1, apt. 2
tel./fax: 021-317.90.74

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

Director Marketing & PR
Alina ANTON-POP

Secretar General de Redacție:
Petre ARDELEAN

Redactori:
Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:
Lucian MORAR

Corectură:
Liana NICHIFOR

DTP:
Ciprian COSTACHE

N, C, S

ISSN 1583-7564
tiraj: 10.000 exemplare
www.tirmagazin.ro
office@tirmagazin.ro
ISSN 1584-6202

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

25 000 DE VIEȚI DE SALVAT

Revista TIR este semnatara Cartei Europene a Siguranței Rutiere

Sumar



20 DAF - NOUA GAMĂ DE CAMIOANE PENTRU CONSTRUCȚII



26 PORȚI DESCHİSE PENTRU F-MAX DE LA FORD TRUCKS, ÎN ROMÂNİA



32 SCHMITZ CARGOBULL: TREI DECENII DE SUCCES ÎN DANEMARCA



36 NOUL IVECO DAILY: VEHICULUL COMERCIAL CARE „SCHIMBĂ PERSPECTIVA AFACERII TALE"

UNTRR: "PARLAMENTUL EUROPEAN A APROBAT MĂSURILE PROTECȚIONISTE ALE ALIANȚEI RUTIERE A STATELOR VEST-EUROPENE!"



Parlamentul European a aprobat, pe 04 aprilie 2019, cu o majoritate de voturi, cele 3 dosare controversate ale Pachetului Mobilitate 1.

Potrivit UNTRR aceste dosare cuprind măsurile protecționiste ale Alianței Rutiere a Statelor Vest-Europene, respectiv: Propunerea de Lege specială pentru aplicarea Directivei detaşării nr. 71/1996 la transporturile rutiere; Revizuirea Regulamentului 561/2006 privind timpii de conducere şi de odihnă ai şoferilor profesionişti; Modificarea Regulamentului nr.1071/2009 privind accesul la profesie şi a Regulamentului 1072/2009 privind accesul la piața de transport rutier de marfă.

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită Preşedinției Române a Consiliului UE să nu intre în jocul Europei de Vest şi să nu inițieze procedura de trialog privind Pachetul Mobilitate 1, întrucât ar facilita astfel distrugerea transportului rutier de mărfuri din România. Solicităm Europarlamentarilor români să conteste măsurile de procedură ale Parlamentului European prin care a fost posibilă aprobarea celor 3 dosare controversate ale Pachetului Mobilitate 1!

"Solicităm autorităților române să aplice imediat măsuri administrative care să asigure reciprocitatea tratamentului aplicat în prezent de statele din Europa de Vest transportatorilor români.", se spune într-un comunicat al Uniunii.

UNTRR urmează să transmită ce amendamente au trecut în cadrul sesiunii plenare, întrucât au fost peste 1.300 de amendamente la dosarele Pachetului Mobilitate 1, iar votul s-a desfăşurat în bloc. Plenul PE de astăzi a fost prezidat de Rainer WIELAND, Vicepreşedinte PE (Germania).

Raportul Ismail Ertug -Adaptarea la evoluțiile din sectorul transportului rutier, respectiv modificarea Regulamentului 1071/2009 referitor la accesul la profesie şi a Regulamentului 1072/2009 privind accesul la piața de transport rutier de marfă în UE a fost aprobat cu 371 de voturi pentru, 259 de voturi împotrivă şi 13 abțineri, raportul Merja Kyllönen -Cerințe de control şi norme speciale privind detaşarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier a fost aprobat cu 317 de voturi pentru, 302 de voturi împotrivă şi 14 abțineri, iar raportul Wim van de Camp -Perioadele de conducere zilnice şi săptămânale, pauzele minime şi perioadele de repaus zilnic şi săptămânal şi poziționarea prin intermediul tahografelor, respectiv modificarea Regulamentului european 561/2006 a fost aprobat.

Având în vedere evoluțiile negative din Parlamentul European de săptămâna aceasta, încă din 2 aprilie 2019, UNTRR a solicitat Ministrului Transporturilor din România, Alexandru Cuc, ca, în calitate de Preşedinte al Consiliului de Transport UE, să nu inițieze procedura de trialog pentru armonizarea pozițiilor celor 3 instituții europene – Parlamentul European, Comisia Europeană şi Consiliul Euro-



pean, în vederea aprobării textului final al Pachetului Mobilitate 1, care ar afecta profund negativ industria transporturilor rutiere de mărfuri din România -principala ramură contributoare la exportul de servicii al României în 2017 şi 2018, conform datelor Băncii Naționale a României.

“Reamintim că măsurile cuprinse în pachetul mobilitate 1 au fost realizate pe fondul protecționismului în creştere al Statelor Membre din Vestul UE reunite în cadrul Alianței Rutiere, iar transportatorii români şi est-europeni vor fi cei mai afectați de măsurile propuse, care vor conduce la o creştere semnificativă a costurilor lor de operare şi la restricționarea transporturilor rutiere internaționale operate de aceştia în cadrul UE.
Atenționăm că măsurile Pachetului Mobilitate 1 vor conduce la imposibilitatea de a opera transporturi rutiere internaționale în Europa de Vest de către firme situate în România şi în Europa de Est. Deşi, în mod ipocrit, se susține că regulile propuse de pachetul mobilitate 1 sunt egale pentru toți jucătorii din piață, impactul acestor reguli va fi resimțit diferit de Statele membre, generând diviziuni profunde Est-Vest, Nord-Sud, Vechi-Nou –pe fondul actualelor provocări legate de Brexit.
Această abordare a Alianței Rutiere a Statelor Vest-Europene privind pachetul mobilitate 1, adoptată de Consiliul Miniştrilor de Transport din decembrie 2018 şi în Parlamentul European din 04.04.2019 excedează zona transporturilor rutiere, vizând legalizarea segregării Vest-Est în transporturile rutiere, cu impact economic major pe termen mediu şi lung, respectiv transferul companiilor şi personalului din țările din est în țările din vest, datorită costurilor de operare ridicate în mod artificial de Pachetul mobilitate 1 pentru transportatorii din est.
Reamintim că, similar, în data de 14.02.2019, plenul Parlamentului European a votat măsurile de liberalizare a transportului rutier de persoane în UE, respectiv modificarea Regulamentului (CE) nr. 1073/2009, parte a Pachetului Mobilitate 2 –iar Preşedinția Română a Consiliului UE nu a inițiat şi nici nu va iniția procedura de trialog.
UNTRR solicită Preşedinției Române a Consiliului de Transport UE să acționeze similar şi în cazul Pachetului Mobilitate 1 şi să nu inițieze procedura de trialog pentru armonizarea pozițiilor celor 3 instituții europene –Parlamentul European, Comisia Europeană şi Consiliul European. Nu distrugeți industria transporturilor rutiere de mărfuri din România!”, se spune în comunicatul UNTRR.

Publicitate



DEMAREAZĂ BUSINESSUL TĂU CU 3.000 DE EURO!

Rată 585 euro (inclusiv dobândă)*

Autotractor transport internațional low liner, 440 CP, cutie automată, 2 paturi, an fabricație: 2014, 480.000 km
Contact: 0721.225.080

*Ofertă supusă unor termene şi condiții

MAN

UNTRR: BREXIT–ULTIMELE EVOLUȚII



Într-o analiză transmisă presei la 28 martie 2019, Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România face o serie de recomandări pentru industria de transport rutier după ce Camera Comunelor a respins, prin vot, ”alternativele” la Brexit:

“În data de 27.03.2019, Camera Comunelor a respins, prin vot, toate cele opt ”alternative” la Brexit, deşi până la sfârşitul acestei săptămâni ar trebui să aprobe Acordul de retragere dintre Regatul Unit şi Uniunea Europeană dacă se doreşte ca termenul limită de ieşire a Marii Britanii din UE să fie prelungit până la ora 00:00 din 23 mai 2019. Dacă nu se va întâmpla acest lucru, termenul limită va fi ora 00:00 pe 13 Aprilie 2019, fără acord.
Din păcate, în prezent, nu există încă indicii clare că un scenariu ”fără acord” ar putea deveni ”cu acord” privind Brexit.
UNTRR prezintă un material cu recomandări pentru a facilita pregătirea pentru Brexit a industriei de transport rutier de marfă şi logistică în UE.

I. CONTEXT

Regatul Unit (Marea Britanie) nu mai este programat să părăsească Uniunea Europeană (UE) la ora 00:00, în ziua de 30 martie 2019. În urma solicitării Guvernului britanic de a amâna termenul limită de ieşire din UE, şefii de stat ai UE au convenit la 22 martie 2019 să ofere Marii Britanii două opțiuni:

•Opțiunea 1: Camera Comunelor din Marea Britanie aprobă Acordul de retragere în săptămâna din 25-29 martie 2019. În acest caz, ieşirea Marii Britanii din UE este prelungită până la ora 00:00 din 23 mai 2019. Apoi, o perioadă de tranziție de cel puțin 19 luni va începe, timp în care Marea Britanie şi UE pot negocia şi conveni asupra unui viitor acord privind relațiile dintre Marea Britanie şi Uniunea Europeană.

•Opțiunea 2: Camera Comunelor din Marea Britanie nu aprobă Acordul de retragere în săptămâna din 25-29 martie 2019. În acest caz, ieşirea Marii Britanii din UE este prelungită până la ora 00:00 din 23 aprilie 2019, situație în care Marea Britanie ar putea părăsi UE fără un acord.

Este important de menționat că şefii de stat ai UE au aprobat în mod oficial şi documentul de clarificare suplimentar pe care Guvernul britanic l-a convenit cu Comisia Europeană la Strasbourg săptămâna trecută. Un Brexit “fără acord” prezintă implicații serioase pentru companiile de transport rutier de mărfuri şi logistică din Regatul Unit, UE27 şi SEE (Spațiul Economic European).

Având în vedere incertitudinea persistentă în ceea ce priveşte natura ieşirii Marii Britanii din UE şi o posibilă relație post-Brexit între UE şi Regatul Unit, furnizarea informațiilor corecte pentru operatorii de transport rutier de marfă şi logistică ră-

mâne o provocare. Scopul acestei informări este de a furniza informații cu privire la aspectele în care există deja certitudine şi de a atrage atenția asupra eventualelor acțiuni suplimentare. Precauția rămâne esențială datorită incertitudinii situației.

Încă de la sfârşitul anului 2018, Comisia Europeană (CE) a sporit pregătirile pentru un potențial Brexit "fără acord". În 19.12.2018, a fost prezentat un plan de contingență care cuprinde o serie de propuneri legislative în cazul în care Regatul Unit ar părăsi UE fără un acord. Planul şi propunerile legislative conțin măsuri unilaterale ale UE privind accesul la piața UE a transportatorilor rutieri stabiliți în Regatul Unit. Regulamentul final a fost adoptat la 19 martie 2019 şi va intra în vigoare în ziua ieşirii Marii Britanii din UE, în cazul în care nu există un acord. Regatul Unit intenționează să adopte prin reciprocitate orice măsuri adoptate de UE27.

De asemenea, UE îşi intensifică activitatea contingentă în domeniul vamal. Guvernul Regatului Unit şi mai multe state membre ale UE27 au luat, de asemenea, măsuri contingente pentru a permite continuitatea pe o perioadă de tranziție într-un scenariu "fără acord" şi au publicat informații suplimentare referitoare la procedurile vamale şi cerințele privind transportul rutier de marfă şi logistică.

II. INFORMAȚII GENERALE

Operatorii de transport ar trebui să se pregătească din timp, în condițiile în care multe aspecte sunt incerte?

În cazul în care nu se va ajunge la niciun acord până la 13 aprilie 2019, operatorii de transport rutier de marfă şi logistică din UE, SEE şi Regatul Unit vor fi obligați să respecte formalitățile vamale. Mărfurile vor trebui declarate pentru import şi export. Operatorii de transport rutier de marfă şi logistică nu sunt responsabili pentru acest lucru, dar vor trebui să se asigure că dețin documentația vamală şi declarația de export corespunzătoare pentru încărcătură înainte de plecarea în cursă. Vehiculele pot fi întoarse, ținute la graniță sau pot fi sancționate în cazul în care documentația vamală este incompletă.

Vor fi reintroduse autorizațiile de transport?

În cazul în care va fi convenit un acord de liber schimb UE-Regatul Unit, Regatul Unit ar dori să urmărească o conectivitate continuă şi un acces liberalizat, care să includă operațiuni de transport de la un punct la alt punct (bilateral), tranzit, terță țară şi cabotaj, fără a fi nevoie de autorizații. Un astfel de acord devine din ce în ce mai puțin probabil pe termen scurt.

În data de 13 aprilie 2019, în cazul în care nu se va încheia un acord, Regatul Unit a confirmat că va continua să recunoască licența comunitară pentru a se asigura că operatorii de transport din UE şi SEE pot continua să transporte mărfuri spre şi din Regatul Unit. Pentru operatorii de transport rutier de marfă şi logistică stabiliți în Regatul Unit, licențele comunitare şi copiile lor conforme eliberate de autoritățile competente din Regatul Unit pot fi utilizate în continuare în temeiul regulamentului UE de contingență şi vor fi înlocuite cu un echivalent britanic după expirarea acestora.

REGULAMENTUL (UE) privind normele comune care asigură conectivitatea de bază a transportului rutier de mărfuri şi de persoane cu privire la retragerea Regatului Unit al Marii Britanii şi Irlandei de Nord din Uniune, adoptat de Consiliu la 19 martie 2019, asigură acces liberalizat pe termen scurt pentru transportatorii stabiliți în Regatul Unit până la 31 decembrie 2019, în cazul în care nu va exista un acord între UE şi Marea Britanie. De asemenea, şi Regatul Unit va asigura, prin reciprocitate, acces liberalizat pentru transportatorii stabiliți în UE şi SEE. Aceasta înseamnă că vor rămâne în vigoare Regulamentele nr. 1071/2009, 1072/2009, astfel încât transportatorii din UE care dețin o licență comunitară pot continua să îşi desfăşoare activitățile în Marea Britanie, inclusiv să efectueze operațiuni de cabotaj şi tranzit, fără a avea nevoie de o autorizație de transport. La 13 aprilie 2019, transportatorii din UE **nu** vor avea nevoie de autorizații CEMT pentru operațiunile de transport în Marea Britanie.

Vor exista controale la frontieră?

Autovehiculele grele de transport marfă care intră în Marea Britanie sau care ies din Marea Britanie sunt oprite la frontieră în vederea verificării identității şi, atunci când intră în Marea Britanie, se mai efectuează şi controale împotriva migrației ilegale. Acestea din urmă sunt aleatorii, dar deja provoacă timpi de aşteptare mari la frontiere.

Provocările legate de criza migrației ilegale vor continua. Verificarea autovehiculelor în vederea depistării persoanelor clandestine vor continua să fie efectuate la frontierele din afara UE şi ar putea fi întărite aleatoriu. Transportatorii români sunt sfătuiți să facă instructaje cu şoferii pentru prevenirea incidentelor cu imigranții atunci când conduc în Regatul Unit pentru că, în cazul în care sunt depistate persoane clandestine în autove-

Publicitate





hicul, amenzile sunt foarte mari.
Anumite mărfuri, cum ar fi fructele şi legumele proaspete, carnea, peştele, florile, vor fi, de asemenea, supuse controalelor fitosanitare la frontiere şi ar putea necesita pregătirea unei documentații specifice. Alte tipuri de mărfuri, cum ar fi animale vii sau deşeurile, pot, de asemenea, să facă obiectul unor cerințe suplimentare specifice. Operatorii de transport rutier de marfă şi de logistică ar trebui să verifice întotdeauna cu clienții lor aceste aspecte referitoare la verificările care ar fi necesare şi dacă va fi disponibilă documentația necesară. Autovehiculele pot fi oprite în cazul în care documentele nu sunt complete. Regatul Unit a precizat că nu va impune verificări sistematice pentru astfel de mărfuri.
Pe ambele părți ale Canalului Mânecii sunt întreprinse diferite inițiative în vederea reducerii cozilor lungi de autovehicule de transport marfă la punctele de trecere a frontierei, prin construirea unor zone suplimentare de parcare pentru camioane şi prin testarea măsurilor de filtrare, pentru a se apropia, treptat, de punctele de control.
În cazul în care va fi un Brexit fără acord, se vor adăuga controale pentru mărfurile provenite din țări terțe. Regatul Unit a specificat deja că nu va introduce controale vamale sistematice la granițele sale într-un mod care interferează cu fluxul de trafic de marfă. Regatul Unit s-ar putea să direcționeze mărfurile sensibile taxabile către anumite puncte pentru verificări (a fost menționat Heathrow). UE nu a făcut un astfel de angajament. Trebuie remarcat faptul că procedurile pot varia în funcție de punctul de ieşire din UE.

III. PERIOADA IMEDIAT URMĂTOARE DUPĂ IEŞIREA MARII BRITANII DIN UE

Începând cu 13 aprilie 2019, în cazul în care nu există un acord, Marea Britanie va deveni o țară terță şi, dacă va ieşi fără un acord, vor fi introduse formalități vamale. Regatul Unit a aderat la Convenția privind regimul de tranzit comun (CTC). Carnetele TIR, de asemenea, se vor putea utiliza. În cazul unui Brexit fără acord, nu va exista o perioadă de tranziție pentru respectarea procedurilor vamale care se vor aplica începând cu 13 aprilie 2019.
Operatorii de transport rutier din UE vor continua să transporte mărfuri în Regatul Unit cu licențele comunitare existente iar CPC–ul va fi, în continuare, recunoscut. Pentru operatorii de transport britanici, va exista o perioadă de tranziție pentru accesul la piața transportului rutier de mărfuri în cazul în care Regatul Unit va părăsi UE fără un acord. Transportatorii britanici vor beneficia de accesul la piața internă a UE până la 31 decembrie 2019, în cazul unui Brexit fără acord. Drepturile de acces includ transporturile bilaterale cu plecare şi destinație în UE sau în Regatul Unit, operațiunile de tranzit, cabotaj şi transport terță țară între statele membre ale UE27. Pentru operațiunile de cabotaj şi transporturile terță țară, în primele 4 luni, vor fi permise două operațiuni de transport în decurs de 7 zile înainte de întoarcerea obligatorie în Regatul Unit. În cursul următoarelor 3 luni, doar

o singură operațiune de transport va fi permisă în decursul unei perioade de 7 zile. În această perioadă, o serie de norme tehnice şi sociale ale UE vor continua să se aplice companiilor de transport cu sediul în Regatul Unit care activează în UE. Acestea includ regulile privind timpii de conducere şi de odihnă, tahograful, masele şi dimensiunile maxime admise, limitatorul de viteză şi regulile privind centura de siguranță.

IV. PROCEDURI VAMALE

În absența unui acord de retragere şi a unei perioade de tranziție, Regatul Unit va deveni o țară terță începând cu 13 aprilie 2019, iar formalitățile vamale vor fi introduse deoarece Marea Britanie nu va mai fi membru al Uniunii Vamale UE. La rândul său, UE a subliniat că, în cazul unui Brexit "fără acord", toată legislația UE relevantă privind mărfurile importate şi exportate se va aplica de la data retragerii. Statele membre vor trebui să fie pregătite să aplice Codul Vamal al Uniunii şi normele relevante privind impozitarea indirectă pentru toate importurile şi exporturile din şi către Regatul Unit. Acestea ar trebui să utilizeze posibilitățile existente de a emite autorizații pentru măsurile de facilitare prevăzute în Codul Vamal al Uniunii. Statele membre vor utiliza mai multe documente pentru vămuire în şi dinspre Regatul Unit. Sistemul TIR va deveni, de asemenea, un instrument util de vămuire.

Vor trebui operatorii de transport să se ocupe de formalitățile vamale?

Aceasta este alegerea operatorului de transport rutier de mărfuri şi logistică care poate lăsa acest aspect la latitudinea clientului sau poate apela la un reprezentant, caz în care operatorul va trebui să verifice dacă toate documentele sunt disponibile şi completate corespunzător şi că toate formalitățile sunt respectate. În caz contrar, autovehiculul poate fi oprit.

În cazul în care operatorii de transport rutier de marfă şi logistică decid să se ocupe singuri de formalitățile vamale, aceştia vor trebui să solicite un Număr de Înregistrare şi Identificare a Operatorilor Economici (EORI) de la autoritățile vamale naționale competente. Acest număr de identificare este necesar atunci când o companie doreşte să se ocupe de formalitățile vamale.

Chiar şi atunci când companiile utilizează un reprezentant, iar declarațiile se fac în nume propriu, este necesar un număr EORI. În cazul unui Brexit fără un acord, companiile care se hotărăsc să se ocupe de formalitățile vamale ar putea fi obligate să solicite mai mult de un număr EORI. Numerele EORI obținute într-un stat membru UE27 vor permite numai exportul din şi importul către UE. Un număr EORI din Regatul Unit va fi necesar pentru exportul din şi importul către Regatul Unit. Partenerii pot fi solicitați să se ocupe atât de importuri, cât şi de exporturi.

Companiile de transport rutier şi de logistică, alături de conducătorii auto, ar trebui să cunoască procedurile vamale pentru a evita timpii de aşteptare la frontiere, atunci când nu au fost îndeplinite toate formalitățile.

Este necesar ca firmele de transport rutier să obțină Statutul de Operator Economic Autorizat (AEO)?

În prezent, foarte puțini operatori de transport rutier de marfă au statutul de AEO, deoarece nu este necesar şi necesită investiții şi eforturi considerabile pentru a-l obține. Obținerea AEO va oferi beneficii numai dacă o companie decide să se ocupe singură de formalitățile vamale. Pentru a putea beneficia de acest statut în UE şi în Regatul Unit, va fi necesar un acord de recunoaştere reciprocă între cele două părți. Aceasta înseamnă că, în cazul unui Brexit fără un acord, va trebui să se solicite un statut AEO în UE27 şi în Regatul Unit, pentru ca operatorul să poată beneficia de acest statut pe ambele părți ale Canalului Mânecii.

Ce reguli se vor aplica combustibililor şi lubrifianților utilizați de autovehicule şi containere speciale?

În cazul în care nu se semnează un acord, Regatul Unit devine o țară terță la 13 aprilie 2019, iar dispozițiile Directivei 2003/96/CE privind impozitarea produselor energetice şi a electricității nu se vor mai aplica autovehiculelor înregistrate în Regatul Unit care intră în UE. În schimb, dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1186/2009 de stabilire a unui sistem comunitar de scutire de drepturi vamale se vor aplica acestor autovehicule. Prezentul regulament specifică faptul că combustibilii şi lubrifianții din rezervorul standard al vehiculului sunt scutiți de taxe la intrarea în UE. Cu toate acestea, statele membre pot decide să limiteze scutirea la 200 de litri. Reguli speciale pot fi aplicate şi în zonele de frontieră situate la 25 km de graniță.

Nu se cunosc încă mai multe detalii privind cerințele ce se vor aplica autovehiculelor din UE 27 şi containerelor speciale care intră în Marea Britanie.

V. ACCESUL LA PIAȚĂ

Regulamentul european de contingență privind transportul rutier a fost aprobat de UE. Acest lucru înseamnă că, în cazul unui rezultat "fără acord", transportatorii britanici vor putea să realizeze operațiuni de transport rutier spre, dinspre şi în interiorul UE, precum şi operațiuni de cabotaj limitat şi terță țară. Măsura va expira

Publicitate



la data de 31 decembrie 2019.
În cazul în care Marea Britanie va părăsi UE fără un acord la data de 13 aprilie 2019, guvernul britanic a confirmat că va continua să recunoască o licență comunitară emisă în UE, măsură menită să faciliteze faptul că operatorii de transport rutier şi logistică pot continua să transporte mărfuri către şi dinspre Marea Britanie. Regatul Unit a stabilit deja legislația necesară pentru a confirma acest lucru. Legislația continuă efectele Regulamentelor UE (CE) nr. 1071/2009 şi nr. 1072/2009. Aceasta înseamnă că transportatorii rutieri din UE care dețin o licență comunitară vor putea continua să desfăşoare activități în Marea Britanie, aşa cum procedau şi înainte, fiind incluse cabotajul şi tranzitul, fără a fi necesară o autorizație CEMT.
Pentru firmele stabilite în Marea Britanie, licențele comunitare şi copiile conforme, eliberate de către autoritățile din Regatul Unit, vor putea fi utilizate în continuare în cadrul regulamentului UE de contingență şi vor fi înlocuite cu un echivalent din Regatul Unit.
Întrucât au fost adoptate măsurile UE, s-a redus utilizarea permiselor CEMT. Guvernul britanic a asigurat o alocare suplimentară a permiselor CEMT pentru a fi utilizate pentru transporturile care nu intră sub incidența regulamentului UE de contingență (în special operațiunile care tranzitează UE către țări din afara UE). Permisele CEMT permit operațiuni de la un punct la celălalt (transport bilateral), tranzit şi terță țară. Cabotajul nu este permis în cadrul CEMT. În cadrul sistemului CEMT, şoferii trebuie să se întoarcă în țara de origine a companiei în mod regulat. În plus, la bordul vehiculelor trebuie să se regăsească documente care să confirme standardul de emisii al vehiculului.
Totodată, şoferii vor trebui să aibă la bordul vehiculelor o asigurare Carte Verde ca dovadă a asigurării RCA atunci când acesta se află într-o altă țară. Marea Britanie face parte din țările Carte Verde în virtutea apartenenței la UE. UE trebuie să ia o decizie administrativă care să permită Regatului Unit să rămână în cadrul acestui sistem, iar Regatul Unit, desigur, îndeplineşte toate aceste cerințe. În cazul în care UE nu va lua această decizie în timp util înainte de ieşirea Regatului Unit, este posibil să fie solicitată o asigurare Carte Verde atât în UE, cât şi în Marea Britanie.

Transportul neînsoțit va deveni mai atractiv?
Dacă accesul la piața transportului rutier de marfă se restricționează, trimiterea de semiremorci sau remorci neînsoțite către şi dinspre Regatul Unit ar putea deveni o opțiune. Formalitățile vamale vor trebui respectate. Capacitatea disponibilă pentru alte moduri de transport ar putea fi limitată. S-ar putea înregistra timpi de aşteptare şi întârzieri suplimentare, care ar putea avea un impact asupra obligațiilor contractuale. Ar trebui stabilite parteneriate pentru a se asigura preluarea unităților neînsoțite.
Operatorii de transport rutier de marfă şi de logistică ar trebui să discute acest lucru cu clienții lor şi să informeze alți furnizori de transport modal despre disponibilitatea şi formalitățile vamale care trebuie respectate în timp util. În cazul în care semiremorcile din Regatul Unit sunt tractate de vehicule înmatriculate în UE, semiremorcile din Regatul Unit ar trebui să aibă propriul număr de înmatriculare.

Se vor schimba regulile de acces la piață pentru transportul în cont propriu?
În prezent, transportul rutier de mărfuri în cont propriu poate fi efectuat fără acces la profesie şi la licența comunitară. Transportul în cont propriu este, de asemenea, în general scutit de cerința de a deține o autorizație CEMT, însă multe state membre sunt rezervate cu privire la această situație. Încă nu este sigur în ce măsură transportul rutier de mărfuri în cont propriu va necesita o licență sau autorizații specifice în aceste țări.

Ce reguli tehnice şi sociale se vor aplica?
La 13 aprilie 2019, Marea Britanie va continua să aplice regulamentele AETR privind timpii de conducere şi odihnă şi tahografe. Trebuie remarcat că, la 15 iunie 2019, tahograful inteligent va în vigoare pentru vehiculele nou înmatriculate. Acest lucru se va întâmpla în timpul perioadei de tranziție în cazul în care Marea Britanie va primi una. Indiferent de scenarii, Regatul Unit va continua să introducă tahograful inteligent.
Se aşteaptă ca Regatul Unit să poată controla vehiculele înmatriculate în UE echipate cu un tahograf inteligent. Pe site-ul Agenției de Standarde pentru Şoferi şi Vehicule (DVSA), utilizatorii pot găsi deja informații despre introducerea tahografului inteligent. Cerințele pentru obținerea unui nou card au fost stabilite şi pot fi consultate oficial. Eliberarea cardului va începe la 15 martie 2019.

Certificatele şi atestatele vor rămâne valabile?
La 13 aprilie 2019, certificatele de competență profesională ale managerilor de transport eliberate de autoritățile din Marea Britanie vor înceta să mai fi valabile în UE. Cu toate acestea, ele vor fi în continuare valabile pentru operatorii de transport rutier britanici atunci când vor efectua transporturi în conformitate cu regulamentul UE de contingență sau când vor utiliza o autorizație CEMT. Operatorii din UE care au CPC emis de Marea Britanie ar trebui să îl schimbe cu un CPC emis de statul membru relevant înainte de ziua ieşirii din UE a Regatului Unit. Autoritățile din Marea Britanie au declarat că certificatele emise de un stat membru al UE sau SEE vor fi acceptate în Regatul Unit.
Atestatele de conducător auto transport marfă (CPC) emise de autoritățile britanice vor înceta, de asemenea, să fie valabile în UE. Cu toate acestea, ele vor fi valabile în continuare pentru şoferii care lucrează pentru operatorii britanici atunci când vor efectua transporturi în conformitate cu regulamentul UE de contingență sau când vor utiliza o autorizație CEMT. Certificatele emise de un stat membru al UE sau SEE vor fi acceptate în Regatul Unit.
Şoferii din Marea Britanie sau din UE care lucrează pentru o companie stabilită în UE27, dar care dețin CPC emise în Regatul Unit, ar trebui să le schimbe pentru CPC emise de statul membru relevant înainte de ziua ieşirii din UE a Regatului Unit. În caz contrar, vor trebui să urmeze o formare profesională în statul membru UE27 în care îşi are sediul angajatorul. Mai multe informații se găsesc în ghidul guvernului britanic privind conducerea în spațiul european după ieşirea din UE pentru şoferii de camioane şi vehicule de transport mărfuri.

Şoferii profesionişti din Regatul Unit care nu sunt rezidenți pe termen lung în UE şi care sunt angajați la o companie stabilită în UE27 vor trebui să obțină un atestat de conducător auto transport marfă din țările terțe de la autoritatea competentă din statul membru în care este stabilită societatea.

Statele membre care sunt părți contractante ale Convenției de la Viena din 1968 privind traficul rutier sau ale Convenției de la Geneva din 1949 privind traficul rutier (cei care nu au ratificat pe cel inițial) vor avea un sistem de recunoaștere reciprocă a permiselor de conducere cu permisul internațional de conducere (IDP) şi a documentelor de înmatriculare a autovehiculelor. Regatul Unit a emis recomandări privind permisele internaționale de conducere atunci când cetățenii călătoresc în UE şi în țări terțe.
O viză nu va fi necesară pentru a intra în Marea Britanie sau pentru cetățenii britanici pentru a intra în UE. Cu toate acestea, este recomandat ca şoferii profesionişti să folosească mai degrabă un paşaport decât un buletin de identitate pentru călătoriile spre şi dinspre Marea Britanie.

VI. CERINȚE SANITARE ŞI FITOSANITARE

În absența unui acord de retragere şi a unei perioade de tranziție, intrarea în UE a mai multor mărfuri şi animale care fac obiectul normelor sanitare şi fitosanitare va fi interzisă, cu excepția cazului în care Regatul Unit este acceptat ca țară terță ”listată”. Regatul Unit va trebui să îndeplinească toate condițiile aplicabile prevăzute de legislația veterinară a UE, pentru a permite intrarea animalelor vii şi a produselor de origine animală. Regatul Unit a inițiat deja procedura de solicitare pentru a deveni o țară ”listată”. Atunci când Regatul Unit va deveni o țară ”listată”, vor fi necesare condiții stricte de sănătate la importurile din țările terțe, iar aceste importuri vor trebui supuse controalelor sanitare şi fitosanitare de către autoritățile statelor membre la punctele de control la frontieră. Marea Britanie se aşteaptă ca acestea să fie finalizate imediat de UE sau foarte curând după 13 aprilie. Noile puncte de control la frontiere şi cele existente care sunt extinse vor trebui aprobate de Comisia Europeană.
Regatul Unit a emis o notă care indică faptul că, în cazul unui Brexit fără un acord, nu ar exista nicio modificare imediată a procedurilor actuale de import, în cazul în care mărfurile sau animalele provin direct din UE27.
Prin urmare, nu vor exista noi controale privind astfel de bunuri din UE. Cu toate acestea, întreprinderile care importă mărfuri controlate din afara UE ar putea să nu poată utiliza locațiile RoRo şi Eurotunnel dacă Marea Britanie părăseşte UE fără un acord.
Produsele de origine animală din țările care nu sunt membre ale UE şi care tranzitează UE spre Marea Britanie trebuie să intre în Regatul Unit printr-un BIP, iar produsele alimentare cu risc ridicat care nu sunt de origine animală provenite din țările care nu sunt membre ale UE şi care tranzitează UE spre Marea Britanie trebuie să intre în Regatul Unit printr-un DPE.
În Regatul Unit, sunt disponibile următoarele ghiduri: importul de animale, produse de origine animală şi alimente şi furaje cu grad ridicat de risc care nu sunt de origine animală după ieşirea din UE; exportul de animale, produse de origine animală, peşte şi produse pescăreşti către UE după ieşirea din UE; importul şi exportul de plante şi produse vegetale în cazul în care Regatul Unit părăseşte UE fără un acord; comercializarea şi circulația speciilor pe cale de dispariție protejate de CITES, dacă nu există niciun acord de retragere.

VII. AMBALAJE DIN LEMN, INCLUSIV PALEȚI

La 13 aprilie 2019, în cazul în care nu se va semna un acord, Marea Britanie va deveni o țară terță. Acest lucru va avea impact asupra ambalajelor din lemn, inclusiv paleții, utilizate pentru a transporta mărfuri din Regatul Unit în UE, deoarece normele privind ambalajele din lemn provenite din țări terțe sunt mai stricte decât cele utilizate pentru comerțul intracomunitar.
Legislația UE specifică faptul că toate ambalajele din lemn care provin din țări terțe trebuie să fie tratate termic sau prin fumigare, trebuie să aibă 3 însemne cu codul ISPM15 şi simbolul IPPC. Există câteva excepții: dacă lemnul are o grosime de 6 mm sau mai puțin; materialul este realizat în întregime din lemn prelucrat, folosind lipici, căldură şi presiune; materialul este utilizat pentru comerțul intracomunitar.
Regatul Unit s-a angajat să păstreze normele actuale privind importul de paleți şi nu intenționează să schimbe legislația privind controlul ambalajelor din lemn.

VIII. TRANSPORTUL MĂRFURILOR PERICULOASE - ADR

Acordul european privind transportul rutier de mărfuri periculoase (ADR) va continua să se aplice tuturor transporturilor rutiere de mărfuri periculoase în şi dinspre Marea Britanie în orice scenariu post-Brexit. Regatul Unit a modificat normele de punere în aplicare a Acordului ADR pentru a elimina deficiențele care vor apărea după ieşirea din UE. Normele modificate vor intra în vigoare în ziua în care Regatul Unit va părăsi UE”.

Publicitate



OFERTA INCLUDE

OK TRUCKS
PRE-OWNED VEHICLES CERTIFIED BY IVECO

- Garantie de 24 de luni pentru lantul cinematic si tehnologia SCR ONLY EURO 6.
- Optional pentru 49 Euro puteti alege si serviciul Mobility Care**.

PANTELIMON 0744.771.742
Str. Gara Pasărea nr. 5, Pantelimon, Ilfov 077145

JILAVA 0214.571.235
Şos. Giurgiu-Jilava nr 3, Jilava, Ilfov 077120

ALBA IULIA 0742.349.028
Str.Izvorului nr. 4, Vintu de Jos, Alba 517875

ORADEA 0259.316.752
Şos. Borşului nr 77, Sântion Borş, Bihor 417078

BRASOV 0374.502.300
Bulevardul Griviței, nr. 1W, Bulevardul Griviței 1W, Braşov 507190

FOCSANI 0237.261.111
Tişiţa-Mărăşeşti, DN2L, km 0+125, Vrancea 625206

*Oferta de leasing financiar pentru modelul AS440S46T/P Euro 6, Automat, cu km intre 180.000 si 350.000. Rata lunara in valoare de 657 EUR + TVA este calculata pentru un pret de achizitie de 39.990 EUR + TVA, dobanda 3,99% si se aplica pentru oferta de leasing financiar pe o durata de 60 luni si avans de 10%. Oferta de finantare este supusa unor conditii de aprobare. Garantia speciala IVECO este oferita in limita a 24 luni, cu posibilitate de prelungire pana la 36 luni. Vehiculul din imagine este cu titlu de prezentare.

**Serviciul Mobility Care acopera orice defectiune al carei cost de reparatie este de pana la 5000 de Euro si include asistenta rutiera si tractare.

UNTRR: ANALIZĂ PRIVIND RAPOARTELE ADOPTATE DE PARLAMENTUL EUROPEAN ÎN "JOIA NEAGRĂ"



Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) a realizat o analiză asupra rapoartelor adoptate de Parlamentul European (PE), privind detașarea lucrătorilor în transportul rutier, accesul la profesie și la piața transportului rutier de mărfuri și timpii de conducere și odihnă.

În data de 04.04.2019, Parlamentul European (PE) a adoptat rapoartele la prima lectură privind propunerile Comisiei Europene care introduc o lex specialis pentru aplicarea normelor privind detaşarea lucrătorilor în transporturile rutiere şi modificarea regulilor privind accesul la profesie şi accesul pe piaţa transportului rutier de mărfuri. Toate rapoartele au fost adoptate cu majoritate largă de voturi.

Lex specialis privind detaşarea lucrătorilor în transportul rutier:
Principalele amendamente adoptate prevăd următoarele dispoziții:
Transportul bilateral şi tranzitul sunt exceptate de la normele privind detaşarea lucrătorilor. În timpul unui transport bilateral de la statul membru de reşedință, este permisă o operațiune de cross-trade. În cazul în care se referă la un transport tur-retur, este permisă o operațiune de cross-trade în timpul transportului spre destinație şi una în timpul transportului spre țara de origine. Aceste operațiuni de cross-trade vor fi, de asemenea, exceptate de la regulile privind detaşarea lucrătorilor. De la intrarea în vigoare a celei de-a doua generații a tahografelor inteligente, numai companiile care operează vehicule echipate cu astfel de tahografe vor putea beneficia de aceste derogări.
Prima şi ultima etapă ale unei operațiuni de transport combinat vor fi, de asemenea, exceptate de la normele privind detaşarea lucrătorilor, cu condiția ca acestea să respecte definiția transporturilor bilaterale. Operatorii de transport stabiliți în țări terțe nu ar trebui să beneficieze de avantaje față de operatorii stabiliți într-un stat membru al UE. Statele membre ar trebui să ia măsurile necesare pentru a include dispoziții privind aplicarea normelor de detaşarea lucrătorilor în acordurile lor bilaterale privind transportul rutier.
Statele membre ar trebui să furnizeze informații transparente privind condițiile de angajare pe teritoriul lor, inclusiv remunerația. Operatorii de transport nu pot fi sancționați dacă nu sunt furnizate astfel de informații.
Statele membre sunt obligate să utilizeze norme şi proceduri specifice pentru a pune în aplicare regulile privind detaşarea lucrătorilor în transportul rutier. Accentul va fi pe punerea în aplicare/controlul la sediul companiei; va fi stabilit un formular electronic pentru pre-declarație; schimbul de informații între statele membre se va realiza prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne (IMI).

Accesul la profesie şi la piaţa transportului rutier de mărfuri:
Principalele amendamente adoptate prevăd următoarele dispoziții:
Utilizarea vehiculelor cu o capacitate între 2,4 şi 3,5 tone pentru transportul internațional în

cont propriu este inclusă în sfera de aplicare a regulilor privind accesul la profesie şi la piaţa transportului rutier de mărfuri.
Întoarcerea obligatorie a vehiculului în ţara de stabilire a societăţii cel puţin o dată la patru săptămâni este inclusă în cadrul regulilor.
Numai vehiculele echipate cu un tahograf inteligent vor putea să efectueze transporturi internaţionale.
Cabotajul nelimitat va fi permis pentru o perioadă de trei zile într-un stat membru gazdă. Ulterior, nu va mai fi permis un alt cabotaj decât după ”o perioadă de aşteptare” în ţara de stabilire (60 de ore) şi după o operaţiune de transport internaţional din ţara de stabilire a firmei, pentru a se evita practicarea ”cabotajului sistematic”. Aceleaşi condiţii se vor aplica şi în cazul primei şi ultimei porţiuni domestice a unei operaţiuni de transport combinat.
Reguli privind responsabilitatea comună se vor aplica atât clienţilor, cât şi intermediarilor.
Regulile privind controlul operaţiunilor de cabotaj ar trebui să fie integrate pe deplin în politica generală de control a statelor membre. Atunci când sunt efectuate controale în alte scopuri, precum controale pentru respectarea timpilor de conducere şi de odihnă, trebuie să se efectueze şi controale privind respectarea regulilor privind cabotajul.

Paşii următori şi apreciere preliminară:
Pot demara negocierile în trialog dintre Comisia Europeană, Parlamentul European şi Consiliu pentru aprobarea Pachetului Mobilitate 1.
După începerea trialogurilor, nu există nicio certitudine că va exista un acord între cele trei instituţii înainte de sfârşitul lunii aprilie 2019. Totul va depinde de cât de diferite sunt poziţiile instituţiilor în cauză. O examinare preliminară arată că există asemănări între poziţiile Consiliului şi PE. Dar există şi unele diferenţe semnificative şi sensibile. Etapa de trialog nu va fi uşoară.
Dacă nu se va ajunge la un acord între cele trei instituţii înainte de sfârşitul lunii aprilie 2019, rapoartele PE vor servi în continuare drept bază pentru poziţia de negociere a PE în următoarea legislatură, atunci când trialogul se va relua.



Plenul Parlamentului European a adoptat raportul privind timpii de conducere şi de odihnă. Vă prezentăm alăturat o analiză sintetică cu privire la principalele aspecte adoptate în şedinţa plenară a Parlamentului European din 04.04.2019, cu privire la regulile referitoare la timpii de conducere şi de odihnă (amendamentele 346 la 422).

1. Perioada de referinţă de 4 săptămâni sau de 2 săptămâni
a) Abordarea generală a Consiliului:
Posibilitatea de a efectua două repausuri săptămânale reduse într-o perioadă de 4 săptămâni, iar compensarea să se efectueze înainte de sfârşitul celei de-a treia săptămâni, pentru transportul internaţional.
Posibilitatea de a efectua două repausuri săptămânale reduse consecutive, caz în care compensarea trebuie să fie ataşată perioadei de repaus săptămânal normale care urmează după utilizarea celor două repausuri reduse consecutive.
Statele membre au dreptul să introducă o perioadă de referinţă de 2 săptămâni pentru transporturile exclusiv naţionale (regulile actuale).

b) Prima lectură din Parlamentul European
Parlamentul a favorizat (amendamentul 379) menţinerea regulilor actuale (perioada de referinţă de două săptămâni, cu două perioade de repaus săptămânal normale sau o perioadă de repaus săptămânal normală şi o perioadă de repaus săptămânal redusă);

2. Posibilitatea ca şoferii să se întoarcă acasă în fiecare perioadă de 4 săptămâni

a) Abordarea generală a Consiliului
Întoarcerea la “unul dintre centrele operaţionale din statul membru de stabilire al angajatorului sau la locul de reşedinţă al şoferului” în fiecare perioadă de patru săptămâni consecutive, rămâne o alegere a şoferului (“şoferul are posibilitatea de a alege acest lucru”).

b) Prima lectură a Parlamentului European
Obligaţia firmei de transport (amendamentele 384 şi 385) de a organiza activitatea şoferilor astfel încât aceştia să poată să îşi efectueze perioada de repaus săptămânal normală sau o perioadă mai lungă la domiciliu sau într-un alt loc la alegerea şoferului, înainte de sfârşitul fiecărei perioade de patru săptămâni consecutive.
“Domiciliu” este definit (amendamentul 377) ca “rezidenţa înregistrată a conducătorului auto într-un stat membru”.

3. Efectuarea perioadei de repaus săptă-

Publicitate

Costuri mici pentru planuri MARI!

Alege oferta de finanțare pentru vehicule comerciale grele, noi și rulate, de la Raiffeisen Leasing și beneficiezi de:

- 0% avans;
- Asistență rutieră cu doar 12 Euro/lună;
- CASCO și RCA cu posibilitatea plăților în rate lunare;
- Posibilitatea facturării ratelor în Euro.

email: partener.raiffeisen@evwholding.ro
www.evwholding.ro; www.raiffeisen-leasing.ro

evw holding

Raiffeisen LEASING
Leasing așa cum trebuie

0% avans





mânal normală în cabina autovehiculului

a) Abordarea generală a Consiliului

Doar perioadele de repaus săptămânal reduse şi perioadele zilnice de odihnă sunt permise să se efectueze în cabina autovehiculului, dacă sunt disponibile facilități adecvate de dormit (fără obligația de a se efectua într-o zonă de parcare sigură şi securizată certificată pentru camioane). Este strict interzisă efectuarea perioadei de repaus săptămânal normale în cabina autovehiculului (fără excepții, hotărârea CEJ este codificată). Operatorii de transport trebuie să acopere cheltuielile de cazare ale şoferului în afara vehiculului. Nu mai există anexe cu privire la standardele care să fie aplicate cabinei şi zonelor de parcare a camioanelor, pentru ca acestea din urmă să se califice drept "zone de parcare sigure şi securizate pentru camioane".

b) Prima lectură a Parlamentului European

Nu se poate efectua perioada de repaus săptămânal normală în cabina autovehiculului (amendamentul 382). Trebuie să se efectueze "într-un spațiu de cazare de calitate şi adaptat atât pentru bărbați, cât şi pentru femei, în afara cabinei, cu spații de dormit şi instalații sanitare adecvate". Nicio schimbare pentru efectuarea perioadei de repaus săptămânal reduse.

Pe de altă parte, poziția Parlamentului privind zonele de parcare dedicate este extrem de puternică şi preia toate propunerile anterioare făcute de raportorul Wim van de Camp, inclusiv anexa, cu standardele care se aplică acestor parcări.

4. Ataşarea compensării pentru odihna săptămânală redusă numai la odihnă săptămânală normală

a) Abordarea generală a Consiliului

Din abordarea generală a Consiliului nu este clar dacă rămâne obligația propusă de Comisie, respectiv compensația pentru perioada de repaus săptămânal redusă să fie ataşată exclusiv unei perioade de repaus săptămânal normală, în special în cazul menținerii situației actuale numai pentru transportul intern. Totuşi, aşa se va întâmpla în practică, atunci când se utilizează posibilitatea efectuării, consecutiv, a două repausuri săptămânale reduse, atâta timp cât compensația va trebui să fie ataşată la perioada de repaus săptămânal normală.

b) Prima lectură a Parlamentului European

Parlamentul (amendamentul 381) susține propunerea Comisiei, solicitând ca întotdeauna să se compenseze perioada de repaus săptămânal redusă împreună cu o perioadă de repaus săptămânal normală.

5. Păstrarea foilor de înregistrare la bordul autovehiculelor pentru 56 de zile

a) Abordarea generală a Consiliului

Consiliul a menținut această dispoziție (56 de zile), în ciuda faptului că motivele acesteia (posibilitatea de a controla unele variante anterioare de detaşare/cabotaj) nu au fost reținute în abordarea generală a Consiliului.

b) Prima lectură a Parlamentului European

Parlamentul susține, de asemenea, (amendamentele 420, 421, 422) dispoziția de a păstra foile de înregistrare la bordul autovehiculului timp de 56 de zile.

6. **Utilizarea tahografelor inteligente**

a) Abordarea generală a Consiliului

Tahografele inteligente vor deveni obligatorii pentru toate transporturile internaționale la sfârşitul lui 2024 (însă o întârziere de un an a fost deja acumulată în discutarea MP1). Se solicită Comisiei să pregătească actul de punere în aplicare (printr-o decizie în comitologie) pentru tahograful inteligent 2 (cu înregistrarea automată a trecerii frontierei) la un an de la intrarea în vigoare a prezentului regulament. Prin urmare, se preconizează că actul de punere în aplicare a tahografului inteligent 2 va intra în vigoare în iunie 2022 (= toate vehiculele noi să fie echipate cu tahograf inteligent 2 după această dată; cu întârzierea acumulată, probabil că această dată va trebui să fie amânată cu un an).

Tahograful inteligent 2 trebuie, de asemenea, să aibă o funcție suplimentară, şi anume să înregistreze de fiecare dată când vehiculul efectuează încărcarea sau descărcarea (discutabilă din punct de vedere tehnic, dar a fost solicitată şi de Parlament). Este adăugată o opțiune suplimentară la lista elementelor care urmează să fie descărcate în mod automat de ofițerii de control de pe şosea, şi anume "depăşirea timpului de conducere şi de odihnă".

b) Prima lectură a Parlamentului European

Parlamentul a menținut propunerea inițială "van de Camp" (amendamentele 403, 404, 405), care diferă uşor de abordarea Consiliului, respectiv introducerea în etape; şi se pare că şi Comisia Europeană favorizează o abordare etapizată pas cu pas pentru introducerea tahografului inteligent, după cum urmează:

-3 ani de la data intrării în vigoare a regulamentului de modificare, toate vehiculele (în trafic internațional) echipate cu un tahograf analog şi versiunile 1 şi 2 ale tahografului digital (Anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului, aplicabilă până la 30 septembrie 2011 şi începând cu 1 octombrie 2011) trebuie să fie echipate cu un tahograf inteligent;

-4 ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament de modificare, pentru versiunea 3 a tahografului digital (Anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului, aplicabilă începând cu 1 octombrie 2012) sunt dotate cu un tahograf inteligent;

-5 ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament de modificare, pentru tahograful inteligent de primă generație (Anexa IC la Regulamentul UE de punere în aplicare al Comisiei nr. 2016/799) sunt dotate cu un tahograf inteligent.

Cronologic, abordarea privind versiunea 2 a tahografului inteligent pare destul de similară cu cea adoptată de Consiliu.

7. Înregistrarea manuală a trecerii frontierei

a)Abordarea generală a Consiliului

Să fie efectuată la cea mai apropiată oprire sau după trecerea frontierei.

b)Prima lectură a Parlamentului European

Să fie efectuată (am. 417) "la primul loc de oprire posibil şi disponibil" după trecerea frontierei.

8.Alte amendamente foarte relevante

Am. 373 (includerea vehiculelor de transport rutier de marfă peste 2.5 tone); am. 387+400 (Zone de Parcare Dedicate); am. 389 (posibilitatea de a extinde derogarea "feribot/tren" la repausul săptămânal normal atunci când călătoria durează ***timp de 12 ore sau mai mult***); am. 391 (posibilitatea de a conduce mai mult cu 2 ore pentru a ajunge la centrul operațional al angajatorului; Art. 12); am. 397 (Comisia să evalueze şi să raporteze referitor la utilizarea sistemelor de conducere autonomă).

CARACTERISTICILE BENZII DE RULARE EVOLUTIVE A ANVELOPEI

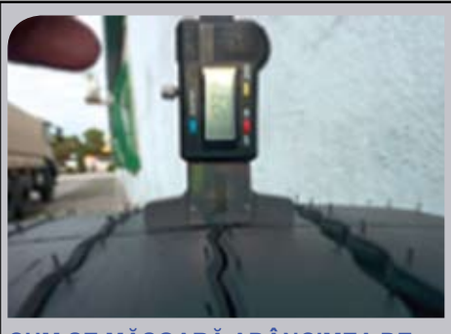
ANVELOPELE MICHELIN. Tehnologia REGENION.

În ultimii ani, așteptările profesioniștilor din transporturi privind performanțele anvelopei au crescut. De fapt, reglementările europene au devenit orientate mai mult pe caracteristici care în trecut nu puteau fi obținute simultan de o singură anvelopă: eficiență consum combustibil, aderență pe teren umed, performanță în condiții de iarnă, rezistență la rulare și reducerea emisiilor de zgomot.

Pentru a întâmpina aceste așteptări, Michelin a dezvoltat tehnologia REGENION pentru o bandă de rulare regenerabilă care evoluează odată cu uzura anvelopei, așa-zisa sculptură ascunsă. Astfel se menține constant raportul spațiilor goale din modelul benzii de rulare și, prin urmare, capacitatea de eliminare a apei și aderența pe toată durata de viață a anvelopei, valorificându-se fiecare gram de cauciuc până la ultimul milimetru.
În unele cazuri, atunci când se efectuează controlul anvelopelor de către autoritățile competente, se consideră în mod eronat că aceste caneluri închise, tip „picătură de ploaie", nu îndeplinesc cerințele privind adâncimea minimă a profilului de rulare.

SFATUL SPECIALISTULUI MICHELIN: CE SĂ URMĂRIȚI ÎN TIMPUL VERIFICĂRILOR?

De fapt, aceste caneluri de adâncime sunt deschise de la primul până la ultimul milimetru. În prezent, în Europa nu există cerințe pentru lățimea benzii de rulare, ci doar pentru adâncime.
Canelurile evolutive nu trebuie expuse prin recanelare mai devreme de apariţia lor naturală întrucât aceasta poate avea consecinţe negative asupra performanţelor.





CUM SE MĂSOARĂ ADÂNCIMEA DE PROFIL?

Acest lucru poate fi determinat prin utilizarea unui instrument simplu de măsurare a adâncimii, pe toată durata de viață a anvelopei.
Acesta trebuie să fie îngust, astfel încât să încapă în canelurile principale ale profilului.
Se plasează şublerul în centrul canalului circumferenţial şi se apasă.
Notă - unele profiluri evolutive au un loc special în care se măsoară, marcat TWI.
Se retrage şublerul fără a se atinge sonda.
Se repetă măsurătoarea în alte câteva puncte de pe circumferinţa anvelopei.
Notă - aceste măsuratori sunt utile şi pentru a determina la timp eventuale uzuri neregulate ca urmare a presiunii incorecte, aliniamentului axei, etc. şi a lua măsurile necesare.

De ce ar trebui utilizate anvelopele de la primul și până la ultimul milimetru*?
Pentru **TREI AVANTAJE CHEIE:**

- Creșterea numărului de kilometri parcurși
- Reducerea consumului de combustibil
- Reducerea impactului asupra mediului înconjurător

**Luaţi în considerare normele legale locale în vigoare*

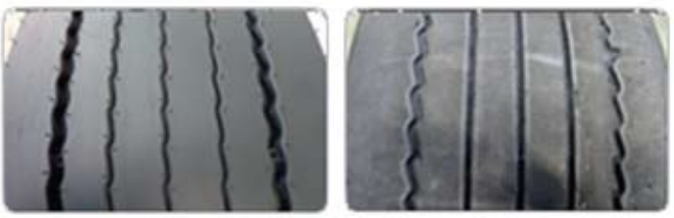
Ce este tehnologia REGENION?

Tehnologia Regenion, realizată prin tehnici de imprimare 3D, oferă caneluri pe întreaga adâncime a profilului și prezintă un spațiu îngust în partea inferioară a anvelopei, care are ca rezultat deschiderea unui canal circular mai larg în partea de jos. Astfel, încă de la început, se obține o stabilitate sporită a blocului de rulare și, în același timp, se asigură o economie de combustibil considerabilă. Acest echilibru progresează, astfel încât, chiar și în ultima treime de viață, anvelopa se bucură de aderența foarte bună, similară cu performanțele unei anvelope noi!



Exemplificarea profilului evolutiv

Acest design poate părea neobișnuit, dar este pe deplin compatibil cu toate reglementările europene privind limitele de uzură a benzii de rulare.



1. Profil cu caneluri mai largi spre umeri şi mai înguste spre mijloc care ajută la o uzură uniformă şi eficienţă consum când anvelopa e nouă;
2. Aceeaşi anvelopă după 2/3 uzură relevă cele 3 canale centrale de profil regenerate astfel încât are aderenţă pe teren umed până la ultimii milimetri.*

ZIEGLER - PARTENERIAT EXCLUSIV CU MHS HOLDING



La începutul acestui an, MHS Holding a înființat un parteneriat cu Grupul ZIEGLER, în vederea colaborării pentru activitatea de vânzare și service, precum și pentru asamblarea și producția suprastructurilor ZIEGLER pentru stingerea incendiilor.

Colaborarea dintre cele două companii de prestigiu a fost anunțată oficial în cadrul unui eveniment care a avut loc la Sibiu, pe 26 martie 2019.
Jurnaliştii revistei TIR Magazin au fost prezenți la eveniment şi au realizat scurte interviuri.

Alina Anton-Pop, Director Marketing & PR revista TIR: De ce asamblarea în România este atât de importantă pentru parteneriatul MHS-Ziegler?

Rene Pol, CSO Albert Ziegler GmbH: Cel mai important este să fim aproape de clienți, deci foarte aproape de piață, foarte aproape de prietenii noştri pompierii. Pentru aceasta este nevoie ca principalele componente să fie din Germania. Asamblarea locală, pentru piața românească, ne oferă flexibilitate, bazată pe componente de înaltă calitate care sunt produse în Germania.

Alina Anton-Pop, Director Marketing & PR revista TIR: De ce Grupul MHS este interesat de acest parteneriat cu Ziegler ?

Gerd Schneider, Director MHS Holding: Grupul MHS are în România service-uri MAN. Suntem şi importatori MAN. MAN este cel mai folosit şasiu pentru echipamente de pompieri şi, în acest sens, credem că suntem un partener excelent pentru Ziegler. Avem o rețea de service în toată țara, care poate asigura mentenanța maşinilor de pompieri.

Alina Anton-Pop, Director Marketing & PR revista TIR: Care este scopul parteneriatului MHS-Ziegler?

Erdinc Akbay, CEO MHS Ziegler: După cum ştiți, există o nevoie foarte mare în România pentru a moderniza flota de ve-









hicule pentru pompieri. Ştim că sunt multe vehicule care au o vechime de peste 30 de ani. Experiența firmei Ziegler, de peste 125 de ani, combinată cu forța şi competența MHS Holding, ne arată foarte pregătiți pentru a veni în întâmpinarea nevoilor de modernizare în România.

Nivel ridicat de experiență

Scopul acestui parteneriat este oferirea de vehicule pentru stingerea incendiilor, concepute pe baza celor mai noi tehnologii germane de înaltă calitate, pentru piața din România precum şi cea din Europa de Sud Est.

Prin înființarea acestui parteneriat, s-a realizat un pas important în vederea satisfacerii cu succes a cerințelor moderne ale României în industria pentru stingerea incendiilor. Atât ZIEGLER cât şi MHS Holding au un nivel ridicat de experiență în piețele în care activează, putând astfel oferi împreună foarte uşor soluțiile complete necesare.

ZIEGLER: We provide security

Grupul ZIEGLER este un furnizor internațional de vehicule pentru stingerea incendiilor, protecție civilă şi poliție, precum şi de accesorii şi tehnologii pentru stingerea incendiilor. Cu peste 20.000 de camioane de pompieri produse, fiind parte a Grupului CIMC, ZIEGLER are cele mai bune perspective pentru viitor.

Peste 1.300 de angajați din toată lumea (dintre care 650 la sediul central din Giengen/Brenz, Germania) lucrează pentru ZIEGLER, pentru a fabrica gama completă de produse. Aceasta include echipamente pentru stingerea incendiilor, sisteme de pompare şi sisteme de stingere a incendiilor extrem de specializate, precum şi toate tipurile de vehicule de urgență.

“Oferim securitate“ – promisiunea bran-







dului ZIEGLER arată clar care este misiunea acestuia. De aceea clienții din întreaga lume se bazează pe produsele ZIEGLER.

Peste 125 de ani de competență şi parteneriat

ZIEGLER lucrează continuu cu departamentele pentru stingerea incendiilor de peste 125 de ani. Astfel, ZIEGLER utilizează constant experiența sa vastă pentru a oferi inovații practice, transformând astfel munca pompierilor într-o activitate simplă şi sigură. Protecția pentru mediul înconjurător şi responsabilitatea față de angajați şi societate reprezintă principiile pe care se bazează compania.





Tehnologii inovative

Tot ceea ce oferă ZIEGLER se bazează pe promisiunea mărcii: “Oferim securitate”. Inovațiile ZIEGLER setează standardele pentru siguranță.

Inovații precum sistemul de suprastructuri ALPAS, considerat un punct de referință în industria pentru stingerea incendiilor, sistemul de pompare patentat TROKOMAT, precum şi sistemul de airbag şi centură de siguranță Z-Protec reprezintă doar câteva exemple ale tehnologiilor de primă clasă ZIEGLER.

ZIEGLER este un trendsetter al industriei pentru stingerea incendiilor, care stabileşte în mod constant noi standarde datorită ingineriei germane.

Calitate de la o singură sursă

De la cel mai mic camion pentru stingerea incendiilor, până la gigantul ARFFV,











ZIEGLER oferă o gamă completă de vehicule. Şi, dacă decizia este în favoarea ZIEGLER, întotdeauna veți primi pachetul complet: cabină, suprastructură, pompe, încărcarea completă şi service-ul de la o singură sursă. Calitatea certificată ZIEGLER este testată în mii de aplicații.

Calitate germană pentru piața românească

MHS Holding este unul dintre cele mai mari şi mai performante grupuri automotive din Europa de Sud Est, cu 25 de ani de experiență pe piața auto din România.

MHS Holding a încheiat anul precedent cu o cifră de afaceri de 387 milioane euro şi 7.641 unități vândute, autoturisme noi şi rulate, precum şi autovehicule comerciale uşoare şi grele, noi şi rulate.

De asemenea, MHS Holding oferă locuri de muncă pentru 1.150 de angajați în România şi Germania.

DAF - NOUA GAMĂ DE CAMIOANE PENTRU CONSTRUCȚII



DAF Trucks şi-a prezentat în premieră la Malaga, în Spania, la începutul lunii aprilie 2019, noua gamă de camioane destinate segmentului de construcții şi altor aplicații profesionale.

Pentru a veni întâmpinarea cerințelor specifice ale operatorilor din sectorul construcțiilor, DAF Trucks îşi extinde gama de vehicule pentru a include o serie de configurații noi ale vehiculului, inclusiv un 8x4 tridem rigid, tandem cu dublă acționare şi punte spate de direcție.



DAF introduce, de asemenea puntea din față pentru 10 tone şi o nouă axă de tracțiune complet imobilă (non-steered) pentru 7,5 tone. Noile evoluții subliniază ambiția DAF de a-şi extinde prezența în segmentul profesional -în special în sectorul construcțiilor.

Cu prilejul acestui eveniment, mai mulți oficiali DAF Trucks au avut amabilitatea să ne ofere în exclusivitate scurte interviuri:

ROB APPELS, DIRECTOR CORPORATE COMMUNICATIONS, DAF TRUCKS:









DAF o duce foarte bine. Am devenit al doilea mare producător de camioane din Europa, cu cea mai mare cotă de piață în 7 țări europene. Suntem lider de piață în Mare Britanie, Belgia, Olanda, Polonia, Ungaria, Cehia şi Bulgaria. Avem o poziție foarte bună şi în România. În plus, DAF este liderul pieței de capete tractor şi acest eveniment e destinat promovării gamei noastre complete de camioane vocaționale şi rigide. Suntem lider pe piața de capete tractor şi credem că putem deveni şi liderul pieței pe segmentul de rigide.

RAOUL WIJNANDS, MANAGER TESTING, DAF TRUCKS:
La acest eveniment de presă suntem aici pentru a vă prezenta gama noastră de construcții. Această gamă are câteva noi inovații. Prima este FAW, cum o numim la DAF, este un camion rigid 8x4. Ce este special în legătură cu el este că, în loc de o axă de direcție dublă, are o axă de direcție simplă, dar o axă de direcție pe tracțiune. Şi, prin aceasta, raza de bracaj este mult mai scurtă. Acesta este secretul din spatele său. Este un camion uşor manevrabil. În special în zona de construcții, unde acest lucru este foarte important.
În al doilea rând, am prezentat aici noile punți față pentru 10 tone, într-o aplicație de direcție single, necesară în cazul supraîncărcării, încărcării parțiale sau în cazul unei macarale în spatele cabinei.
De asemenea, am prezentat noua noastră axă de trancțiune sigle. E o axă de tracțiune pentru 7,5 tone, foarte uşoară, foarte rigidă, cu o capacitate statică de încărcare de 26 de tone.

WIL CHRISTIANNS, HEAD OF MARGETING SALES OPERATIONS, DAF TRUCKS: Bine ați venit la evenimentul de presă din Spania, Malaga. Suntem aici pentru două săptămâni, cu 13 vehicule, unele dintre cele mai frumoase modele de vehicule multiaxe pe care le avem disponibile. Le conducem în zona Malaga, împreună cu jurnalişti din întreaga Europă. În aceste două săptămâni avem 14 sesiuni, cu aproximativ 25 de oameni pe sesiune, conducând frumoasele noastre vehicule în încântătoarea zonă a Malaga.



Serviciile DAF oferă operatorilor din sectorul construcțiilor o eficiență maximă a transportului.
„2018 a fost un an istoric pentru DAF", a declarat Richard Zink, Director de Marketing şi Vânzări şi membru al Consiliului de Administrație al DAF Trucks. „Am încheiat anul în calitate de al doilea cel mai mare brand de camioane din Europa, cu o cotă de piață de 16,6% în clasa grea. Am fost lider de piață în nu mai puțin de şapte țări, am produs un număr record, de 67.000 de camioane, şi am fost, din nou, cel mai mare brand de import din Germania -cea mai mare piață de camioane din Europa. În plus, DAF a fost liderul incontestabil în segmentul cap tractor din Europa", a spus el.
Compania are planuri de creştere. "Acesta este motivul pentru care intenționăm să devenim un competitor şi mai important în segmentul vehiculelor de construcții", continuă Zink. "Acesta este un segment cu un potențial de creştere considerabil pentru DAF. Oferim o gamă largă de şasiuri şi axe puternice, transmisii eficiente şi cabine confortabile.", afirmă Director de Marketing şi Vânzări DAF Trucks. DAF oferă cel mai bun camion pentru fiecare aplicație.



Noi axe

DAF dezvoltă şi fabrică propriile axe începând din 1958. În consecință, aceste axe sunt perfect adaptate la numeroasele variante de şasiu pe care le oferă compania. Axele DAF se caracterizează prin nivelul ridicat de fiabilitate şi durabilitate, frecare internă redusă şi greutate redusă - toate acestea conducând la costuri de operare scăzute şi sarcini utile mari.

Nou: punte față de 10 tone

În plus față de axele frontale existente de 7,5, 8 şi 9 tone, DAF va oferi şi o versiune de 10 tone pentru camioanele CF şi XF. Acest lucru se va petrece din a doua jumătate a acestui an. Acest lucru prezintă un interes deosebit pentru aplicațiile din segmentul de construcții, unde încărcăturile pe puntea din față sunt un fapt obişnuit -de exemplu, atunci când o macara grea este montată chiar în spatele cabinei.

Noua punte față de 10 tone prezintă suspensie parabolică cu arcuri şi reduce riscul de supraîncărcare. Această punte-față de 10 tone este disponibilă pentru configurațiile CF şi XF care au o singură punte față şi sunt alimentate de motoarele PACCAR MX-11 sau MX-13.

Nou: Axă tractoare imobilă de 7,5 tone pentru o singură roată

DAF introduce, de asemenea, o nouă punte de tracțiune de 7,5 tone pentru o singură roată. Dispune de o carcasă nou construită, care oferă o rigiditate mai mare şi este chiar mai robustă, în timp ce greutatea sa a fost redusă cu 10 kilograme. Capacitatea de încărcare statică a fost mărită cu nu mai puțin de 25%, până





la 26 tone.

Pentru aplicațiile de construcție, noua axă de 7,5 tone este ideală şi în aplicații mai puțin dificile, cum ar fi sistemele de livrare a containerelor şi pentru transportul materialelor de construcție. În Germania, acest tip de osie purtătoare este, de asemenea, montată pe camioanele cu sisteme de carosaj „swap BDF", care sunt predominante în țară. Noua axă este utilizată şi pe unitatea de cap tractor FTR a variantelor CF şi XF - o configurație ideală pentru lucrările cu încărcătură joasă, de exemplu, de peste 44 de tone.

Axă tandem cu dublă acționare pentru CF şi XF

Pentru camioanele CF şi XF 6x4 şi 8x4 care sunt conduse în mod regulat off-road sau care necesită o tracțiune suplimentară, DAF oferă o gamă largă de tandemuri cu dublă acționare şi cu întreținere redusă.

Primul este SR1132T, un tandem de 19 tone, cu suspensie şi frâne cu disc sau tambur. Este ideal pentru aplicații sensibile la sarcina utilă, cum ar fi cele din gama uşoară 6x4 şi 8x4, şi este deosebit de popular în Marea Britanie şi Irlanda.

Pentru aplicații mai grele, DAF oferă variante de 21 şi 26 tone ale SR1360T, echipat cu frâne cu disc şi suspensie pneumatică. Acesta este oferit pe cap-tractoarele cu trei şi patru axe rigide.

În plus, DAF oferă HR1670T, care poate fi echipat cu suspensie cu aer şi cu frâne cu tambur. Acest lucru nu este ideal pentru transportul greu, ci pentru aplicațiile off-road.

Un factor important pentru economia optimă a combustibilului este disponibilitatea de a avea cel puțin zece opțiuni pentru raportul osiilor din spate (de la 3,46: 1 la 7,21: 1). Cele mai rapide rapoarte de transmisie au ca rezultat, chiar şi la viteze mai mici ale motorului, o eficiență optimă a consumului de combustibil.

Gama de şasiu extinsă

În plus față de nouă serie de osii, DAF adaugă o serie de configurații de axe noi în gama sa.



Nou: CF şi XF 8x4 tendem cu acționare dublă şi axă spate de direcție
O nouă configurație în gama deja extinsă de camioane cu patru osii, cu unitate single şi dublă este FAW, care va fi disponibilă în cursul acestui an.
Noul şasiu FAW de 8x4 are un MMTA tehnic de 37 de tone şi, datorită axei de tracțiune controlate, poate fi manevrat cu mare precizie.
FAW-ul 8x4 este ideal pentru transportul încărcăturilor mari sau grele pe şantierele de construcții unde există un spațiu relativ mic. Noul şasiu se pretează perfect pentru betoniere, pentru caroserii cu macara sau pentru o combinație a unei macarale cu un sistem de ridicare cu cârlig

Nou: CF 10x4
Proiectat special pentru lucrări grele, DAF -în colaborare cu compania olandeză Estepe- oferă acum, pe piețe specifice cum ar fi Olanda, o basculantă de 10x4 CF cu osie frontală de 10 tone, controlată hidraulic. Volumul util net al acestei variante "speciale" -care va fi utilizat în principal pentru transportul încărcăturilor grele de nisip, pietriş şi piatră- este de aproximativ 30 de tone, cu o MMTA de 49 de tone. În ciuda numărului de osii, modul în care a fost „împachetat" inteligent asigură un spațiu suficient pentru un rezervor de combustibil de 350 de litri.

XF FTM: cap tractor de 8x4 cu tridem
Ultima generație a cap-tractorului XF FTM de transporturi grele nu a fost prezentată anterior presei internaționale. Acest FTM este un cap tractor 8x4 cu ax dublu SR1360T sau HR1670T. Impresionantul XF este ideal pentru transportul greu şi aplicațiile de transport excepționale, unde greutățile combinate pot adăuga până la 120 de tone. Utilizarea unei singure axe frontale şi a trei axe spate înseamnă că întreaga capacitate a osiei poate fi exploatată pe deplin fără a depăşi sarcini autorizate în mod legal.
Şasiul modelului XF FTM se caracterizează printr-o construcție relativ compactă şi o MMTA tehnică de 41 de tone. Acest lucru oferă avantaje semnificative în ceea ce priveşte manevrabilitatea şi poziția pe tambur, ceea ce este important în cazul operării cu remorci pentru transporturi specializate.



XF FTM este un cap tractor cu patru axe, care vine în diferite variante. Primul are o axă frontală de 8 tone, ideală pentru un masă maximă totală admisă a vehiculului de 34 de tone. Cel de-al doilea model are o punte de 9 tone. Încărcarea maximă netă pentru ambele variante este de aproximativ 24 de tone.

Nou: XF 8x2 rigid cu două axe frontale față direcționale
FAX este o componentă rigidă 8x2 cu două osii frontale direcționale (8 sau 9 tone) şi o punte spate direcțională (7,5 tone). Această versiune este deja disponibilă ca CF şi poate fi acum comandată şi ca XF. La fel ca şi CF, XF, FAX oferă MMTA-uri de până la 37 de tone. Este ideal în cazul distribuției materialelor de construcție şi, de exemplu, în cazul montării unei macarale în spatele cabinei.

LF şi CF pentru construcții
DAF va continua să ofere variante de construcție pentru LF şi CF, în special pentru camioanele care sunt conduse în mod regulat off-road. Dispune de o bară de protecție şi o grilă special concepută şi o gardă generoasă de la sol de 32 (LF) sau 40 (CF) centimetri, pentru a se potrivi funcționării pe un teren neuniform. În plus, toate modelele DAF Construction sunt echipate cu o placă de oțel cu grosimea de 3 milimetri pentru a proteja radiatorul.
Gama CF Construction este disponibilă ca un cap-tractor FTT 6x4 şi 6x4 FAT şi 8x4 FAD. Versiunile CF Construction sunt echipate cu un mod special off-road al transmisiei TraXon ca standard, pentru







o performanță optimă pe un teren dificil. Schimbările cutiei de viteze sunt extrem de rapide şi sunt efectuate la viteze mari ale motorului pentru a asigura o tracțiune maximă pe teren greu.
LF Construction este disponibilă cu un şasiu de 19 tone. Este de la sine înțeles că LF Construction oferă aceleaşi avantaje ca toate modelele LF: de exemplu, o sarcină utilă mare, datorită greutății reduse, manevrabilitate excelentă, vizibilitate excelentă.

Transmisiile DAF: puternice şi eficiente

Cuplul maxim al motoarelor robuste PACCAR MX-11 de 10,8 litri şi PACCAR MX-13 de 12,9 litri puse la DAF CF şi XF (cu o putere de 220 kW/299 CP până la 390 kW/530 CP) se comportă bine la turațiile motorului de sub 1,000 rpm. În combinație cu cele mai noi generații de cutii de viteze automate cu 12 şi 16 trepte TraXon, acest lucru garantează o performanță excelentă în toate circumstanțele. Recunoscând preferința operatorului în anumite sectoare, cum ar fi construcția şi transportul greu, DAF oferă de asemenea o cutie de viteze manuală cu 16 trepte, în combinație cu motoarele PACCAR MX-11 şi MX-13. DAF CF este disponibil şi cu motorul PACCAR PX-7 de 6,7 litri cu o putere cuprinsă între 172 kW/234 CP şi 239 kW/325 CP.
Vehiculele din seria LF sunt propulsate de motoarele în patru cilindri PACCAR PX-4 de 3,9 litri, PACCAR PX-5 de 4,5 litri şi de motoarele PACCAR PX-7 de 6,7 cilindri, cu o putere de 115 kW/156 CP la 239 kW/325 CP. Gama extinsă de cutii de viteze este impresionantă: cu opțiuni de 5, 6, 9 sau 12 trepte, manuale, automatizate sau complet automatizate: se poate specifica o transmisie optimă pentru toate scopurile.

PTO pentru fiecare aplicație

O gamă largă de prize (PTO) pentru a conduce în bune condiții autocamioane, mixere şi macarale este extrem de importantă pentru segmentul de construcții.
DAF oferă un priză de putere a motorului poziționat la ora 1 pe ambele motoare MX-11 şi MX-13.

Instalare uşoară a corpului ca standard

DAF oferă o gamă largă de module de ataşare a caroseriei (BAM). Acest lucru permite constructorului să instaleze rapid şi eficient un sistem de transport, fie că este cu macarale grele, basculante sau containere. Montarea rapidă şi uşoară reduce costurile şi asigură intrarea rapidă în funcțiune.

Servicii

Operatorii din domeniul construcțiilor se bazează pe vehiculele lor încercând să le ofere o durată de funcționare cât mai mare. DAF a dezvoltat, prin urmare, servicii specifice cum ar fi contractele de reparații şi întreținere DAF MultiSupport pentru vehiculele de construcții. A fost inclus şi un pachet avansat “Uptime”. Operatorii care optează pentru acest pachet îmbunătățit beneficiază de o reducere de până la 5% din contractul total MultiSupport.
Vehiculele care au pachetul Uptime au disponibilitate garantată. Aceasta înseamnă că un camion care se confruntă cu probleme tehnice va reveni pe drum în termen de opt ore sau, în caz contrar, va fi oferită o compensație financiară de 300 euro pe zi pentru fiecare zi pentru care vehiculul nu este disponibil.
DAF oferă, de asemenea, servicii suplimentare, în special pentru sectorul construcțiilor. Academia DAF a dezvoltat cursuri de pregătire specială pentru şoferi, acordând o atenție deosebită funcțiilor off-road ale camioanelor.
Sistemul de management al vehiculelor DAF Connect le permite transportatorilor să monitorizeze performanțele flotelor online în orice moment, pentru a asigura o eficiență maximă. Acest lucru permite ca lucrările de întreținere să fie programate proactiv. O altă caracteristică utilă pentru operatorii din segmentul de construcții este aceea că aceştia au întotdeauna o imagine de ansamblu exactă a modului în care se utilizează utilajul de transport. Acest lucru poate ajuta la reducerea costurilor şi la creşterea timpului de funcționare.

Gama de axe extinsă
* Noua punte față de 10 tone:
- Evită suprasolicitarea;
- Pentru utilizarea cu macarale grele direct în spatele cabinei.

* Axă de tracțiune nouă, de 7,5 tone:
- Carcasă pentru osii, ultra-rigidă;
- Greutate redusă;
- Capacitate de încărcare statică de 26 de tone.

Configurații noi pentru vehicule
* CF şi XF 8x4 FAW tridem rigid cu tracțiune dublă:
- Tracțiune maximă pentru funcționarea pe on/off road;
- Încărcătură utilă brută de până la 27 de tone;
- Manevrabilitate excelentă.

* CF 10x4 rigid tandem cu dublă acționare şi axă de direcție cu tracțiune:
- Şasiu de basculantă pentru utilizare intensă;
- Conversia de către Estepe;
- MMTA de 49 de tone;
- Sarcina utilă netă de aproximativ 30 de tone.

* 8x2 rigid, cu două osii frontale direcționate şi o axă de tracțiune, acum disponibilă şi pe XF
- MMTA de 37 de tone.

Cap Tractor XF 8x4 FTM pentru transporturi excepționale
* Greutăți combinate de până la 120 de tone
* MMTA tehnic de 41 de tone.

CONTROALELE ISCTR

NUMAI 7 EPISOADE

CONTROALELE ISCTR este un reality show gândit special pentru internet, care este postat pe rețelele sociale de mare anvergură (Facebook, Youtube) dar și pe site-urile TIRMagazin.ro și PolitiaRutiera.ro.

CONTROALELE ISCTR: UN TOTAL DE PESTE 2.191.000 DE VIZUALIZARI

Episoadele primului reality show din transporturile românești "CONTROALELE ISCTR" au devenit virale imediat după lansare și au acumulat peste un milion de vizualizări pe Facebok.
Cel mai vizionat a fost episodul 07, care a ajuns la peste 1.167.000 de vizualizări.





PORȚI DESCHISE PENTRU F-MAX DE LA FORD TRUCKS, ÎN ROMÂNIA



F-MAX, cel bun camion din istoria companiei Ford Trucks, prezentat anul trecut în cadrul târgului de vehicule comerciale IAA Hanovra, Germania, a ajuns în România, în cadrul European Roadshow, turneu ce va acoperi opt țări europene. Caravana F-MAX se va afla în România în perioada 11–19 aprilie 2019, iar evenimentele de tip *open days vor avea loc în Bucureşti, Suceava şi Timişoara. Prezenți la evenimentul din Bucureşti, jurnaliştii revistei TIR au cules câteva opinii legate de manifestare.*

Alina Anton-Pop, Director Marketing & PR revista TIR: Care sunt concluziile celor două zile ale evenimentului „F-Max Open Days” din Bucureşti?

Stefano Albarosa, CEO Cefin Trucks: Evenimentele „Open Days” sunt evenimente frumoase, pentru că ne oferă oportunitatea să stăm alături de clienții noştri, într-o atmosferă mai festivă şi mai relaxată, mai puțin de business.

Aceste evenimente sunt foarte importante pentru că F-Max este un produs nou, pe care nu toată lumea l-a văzut. Prin



evenimente de acest gen, ne propunem ca posibilii clienți nu doar să le vadă, dar să le şi testeze. Aceste zile din Bucureşti sunt primele două dintr-un tur, care o să continue în Suceava şi se va încheia în Timişoara.

Alina Anton-Pop, Director Marketing & PR revista TIR: Sunteți un utilizator de camioane Ford Trucks. Ce părere aveți despre F-Max?

Florin Popa, Director General Luxorcomp: La sfârşitul anului trecut, am achiziționat două unități low-tractor cu care efectuăm transporturi pe relația România-Italia, tur-retur. Şoferii care le utilizează ne-au dat un feed-back foarte



bun legat de comportamentul camionului în trafic, consum, fapt pentru care interesul nostru pentru achiziționarea noului model F-Max este ridicat. Ne gândim ce număr de unități vom comanda!

Alina Anton-Pop, Director Marketing & PR revista TIR: Ce părere aveți despre F-Max, noul model al Ford Trucks?
Gabriel Magearu, Director Transport Crival Trans: Ford Trucks este vizibil pe piață, cel puțin în județul Călăraşi, unde eu fac transport de mărfuri generale, de cereale.



Ford F-Max se încadrează foarte bine pe zona noastră şi nu numai. Sper ca următoarele maşini ale mele să fie F-Max, pentru că un vehicul superb. Pe mine m-a convins că merită să mergem mai departe cu această maşină. E ieftină şi bună!

Vizită în trei oraşe

Dezvoltat pentru piețele internaționale, cu o putere de 500 CP şi o cabină cu înălțimea de 2,50 m, F-MAX se evidențiază prin standardele sale de confort şi eficacitate, economie de combustibil, costuri reduse de întreținere şi exploatare şi prin caracteristicile lui tehnologice de ultimă generație.

F-MAX, care a devenit un element cheie al expansiunii globale a Ford Trucks, prin caracteristicile sale care redefinesc nivelul de concurență în industria de transport internațional, porneşte la drum într-un turneu european ce va acoperi opt țări, cu o oprire de nouă zile în România. F-MAX va vizita trei oraşe din țara noastră până pe 19 aprilie, fiind prezentat clienților în timpul evenimentelor F-MAX Open Days din Bucureşti, Suceava şi Timişoara.

“Noul F-MAX, conceput şi dezvoltat de Ford Trucks de la zero, a câştigat o importantă recunoaştere şi popularitate pe scena mondială. F-MAX a fost proiectat să răspundă la maxim aşteptărilor şi cerințelor clienților şi flotelor Ford Trucks. Cum ne place să spunem, <<The New Big is in town>>”, declară Selim Yazici, Managing Director pentru Europa de Sud-Est şi Balcani, Ford Trucks.

“Suntem mândri că am fost prima țară la nivel internațional care a lansat oficial noul Ford Trucks F-MAX, pe piața din România, în luna octombrie a anului trecut. Imediat după lansarea cu succes de la Bucureşti, am continuat o serie de evenimente locale, dedicate în particular managerilor companiilor de transport.















Astfel, în luna noiembrie am făcut un mini-maraton şi am vizitat încă şase oraşe (Braşov, Suceava, Timişoara, Arad, Cluj-Napoca, Baia Mare), unde ne-am întâlnit cu peste 2.000 de clienți. Evenimentele de tip *open days* pe care le organizăm în această lună sunt dedicate tuturor: atât managerilor de flote, partenerilor noştri, dar şi şoferilor, care şi-au exprimat în repetate rânduri dorința de a testa noul cap tractor. Ne dorim şi ne bucurăm să venim în întâmpinarea dorințelor lor într-o atmosferă festivă, plină de surprize şi voie bună", spune Alexandra Siminiuc, Director Marketing şi Operațiuni Cefin Trucks, unic importator şi distribuitor al brandului Ford Trucks în România.





Cu obiectivul de a fi prima alegere pentru transportatorii care îşi doresc să îşi maximizeze profitabilitatea, Cefin Trucks estimează că 2019 va însemna o extindere substanțială a cotei de piață pe segmentul capete de tractor. Creşterea va fi generată în primul rând de prezența în portofoliul său a F-MAX, un produs de top în segmentul de transport internațional.



Serviciile livrate de Cefin Trucks clienților săi le asigură acestora o ofertă completă, pe lângă activitatea propriu-zisă de vânzare de vehicule noi Ford Trucks. Cefin Trucks oferă servicii de asistență tehnică de top prin centrele sale din Bucureşti, Braşov, Deva şi Arad şi prin rețeaua sa de parteneri de service, în Constanța, Craiova, Bacău, Suceava, Baia Mare, Oradea, Timişoara şi Cluj. Compania oferă servicii de finanțare internă şi externă complexe, incluzând şi servicii de *trade in sau buy back. Camioanele Ford Trucks sunt livrate echipate standard cu sisteme de monitorizare prin GPS oferite de grupul Viasat.*

Mai multe despre F-MAX

F-MAX, dezvoltat pentru a furniza puterea şi performanța pe care utilizatorii o caută în condiții provocatoare, a fost testat pe parcursul a peste 5 milioane de kilometri în 11 țări de pe patru continente. Conceput pentru cerințe





diverse ale pieței, noul F-MAX a trecut cu succes testele efectuate în cele mai dificile climate şi terenuri.

F-MAX oferă confort şi lux prin noua sa cabină de 2,5 m, cu un design modern şi abordarea orientată spre şofer. Designul tabloului de bord în stilul *cockpit asigură un spațiu ergonomic, în care toate funcțiile sunt uşor accesibile. Chiar şi detaliile minore sunt create pentru a spori plăcerea experienței de conducere. Cheia este sentimentul de spațiu generos oferit de cabină.*

F-MAX oferă toate acestea cu o podea plană care asigură o înălțime de 2160 mm între înălțimea de la podea la tavan şi o ajustare a scaunelor de 260 mm. În plus, modelul F-MAX le oferă şoferilor un spațiu de stocare patentat în stil avion şi un pat superior inovativ revoluționar, cu un unghi de pliere de 90 de grade. Noul vehicul oferă chiar o senzație de frânare asemănătoare cu cea a unei maşini. În plus, garantează o foarte bună silențiozitate interioară, datorită torsiunii şi rigidității cabinei –cele mai bune din clasa sa, zgomotului scăzut al motorului şi designului care asigură reducerea zgomotului în timpul mersului.

F-MAX oferă o gamă de spații de depozitare generoase şi uşor accesibile. Suprafața de depozitare supradimensionată în stil avion, spațiile de depozitare de deasupra capului şi zonele de depozitare exterioare de pe ambele părți ale vehiculului sunt uşor de utilizat şi uşor de curățat. Unghiul de deschidere al uşii pe trei niveluri garantează că, atunci când vine vorba de a intra şi de a ieşi din cabină, F-Max se poziționează printre liderii din categoria sa. Treptele de acces complet etanşe la apă şi praf îi fac pe şoferi să se simtă ca şi cum ar intra în propriilelor case.

Dispozitivele interne de iluminare din zona patului şi a compartimentului şoferului, sistemele automate de control a climatizării şi caracteristicile de reglare a volanului oferă un confort sporit în cabină. Un mini-frigider şi filtru de cafea incluse la unele modele oferă un plus de confort şoferilor.

F-MAX oferă, de asemenea, un pat superior pliabil la 90 de grade, un cadru înclinat al capului pentru patul inferior, saltele mari şi confortabile, o unitate de control de la distanță în apropierea patului, care oferă o zonă ideală pentru şoferi, unde se pot relaxa atunci când fac o pauză. Scaunul şoferului F-MAX oferă un confort maxim. Acest scaun de ultimă generație, cu o gamă de ajustare de până la 260 mm, cu tapițerie din material respirabil de înaltă calitate şi design ergonomic, oferă support lombar optim, atunci când şoferul conduce.



Putere şi eficiență

Costul Total de Proprietate (Cost of Ownership) este un factor cheie pentru noul F-MAX.

F-MAX acoperă cele trei domenii ale costului de proprietate. Producția şi dezvoltarea produsului, combinate cu creşterea integrării verticale, fac ca Ford Trucks să aibă un avantaj competitive în ceea ce priveşte prețul.

Noul F-MAX are un motor de înaltă performanță cu o putere de 500 CP, 2500 Nm şi 400 kW putere de frânare. Aerodinamica superioară, calibrarea sistemului de propulsive şi caracteristicile tehnice asigură de asemenea performanțe remarcabile în ceea ce priveşte consumul de combustibil, cu o marjă de îmbunătățire de 6% față de modelele anterioare. Caracteristicile tehnice includ tehnologia E-APU, funcția *eco-roll, cruise control predictiv (Max Cruise). Datorită costurilor scăzute de mentenanță şi intervalelor lungi între servisări, noul F-MAX aduce o economie de până la 7% la costurile de întreținere. Motorul Ecotorq al F-MAX oferă performanțe maxime şi consum minim de carburant în orice condiții de drum.*

Transmisia automată ZF cu 12 trepte şi diferite moduri de condus, cum ar fi modul Eco şi cel Power, ajută la optimizarea consumului de combustibil. Noul F-MAX este, de asemenea, îmbunătățit de un turbocompresor cu geometrie variabilă, o pompă de apă şi un compresor cu viteze multiple de lucru, putere de frânare







de 400 kW pentru motorul care atinge puterea totală de 1000 KW cu opționalul intarder.

Tehnologie de vârf

Cu noul F-MAX, Ford Trucks lansează "ConnecTruck" -o tehnologie revoluționară. ConnecTruck oferă beneficii la scară largă care include monitorizarea de la distanță a vehiculului, folosind software-ul de diagnosticare la distanță şi software-ul "over-the-air". Harta Topografică Specială înseamnă că F-MAX este capabil să analizeze condițiile rutiere, permițând vehiculului să conducă la viteze optime, reducând astfel consumul de combustibil cu până la 4%. Integrarea FMS permite Modulului ConnecTruck şi Ford Trucks *cloud să acționeze ca un cumul de date pentru un terț, având acces de la distanță la datele selectate pentru acel vehicul.*

Noul F-MAX oferă asistență de neprețuit şoferului la drum, prin sisteme precum Adaptive Cruise Control, Predictive Cruise Control (Max Cruise), system avansat de frânare de urgență (Advanced Emergency Brake System), asistență la pornire în rampă (Hill Launch Assist), sistem de avertizare privind încălcarea benzii (Lane Departure Warning), dispozitiv limitator de viteză reglabil şi control electronic al stabilității (Electronic Stability Control).

Displayul color TFT cu ecran de 8" permite afişarea tuturor funcțiilor vehiculului, de la presiunea anvelopelor, temperatura din exterior, până la funcțiile de evaluare a stilului de condus al şoferului. Comutatoarele de control amplasate pe volanul din piele îi permit şoferului să navigheze între diferitele aplicații. Sistemul de navigație specific încorporat, link-ul web şi implementarea Apple CarPlay, la fel ca şi funcțiile de conectare Bluetooth sunt prezentate pe ecranul multimedia tactil LCD de 7,2".

Designul spectaculos al farurilor F-MAX optimizează vizibilitatea pe timp de noapte, luminând mai puternic drumul, asigurându-vă că nici un detaliu nu scapă din traiectoria de mers a şoferului. Design-ul atractiv al iluminatului de asistență la manevre de parcare, luminile de zi cu LED-uri şi iluminarea cu LED opțională îmbunătățesc sistemul de lumini standard al vehiculului.

FORD TRUCKS LIVREAZĂ PRIMUL F-MAX DIN ROMÂNIA

Cefin Trucks, unic importator şi distribuitor al brandului Ford Trucks în România, anunță livrarea primului F-MAX către VESNA GS.



Modelul este un F-MAX 1850 T automat, cu intarder, kit de basculare şi climă în staționare. Compania care se ocupă cu comerțul şi distribuția de acumulatori auto, VESNA GC din Cluj-Napoca, are în plan achiziția a două noi vehicule similare, în viitorul apropiat.

"Lansarea F-MAX în România, în octombrie 2018, a adus pieței româneşti vârful de lance existent în segmentul de capete tractor la nivel internațional. Mai mult decât atât, pentru a veni în sprijinul clienților noştri, F-MAX are cel mai accesibil preț de pe piață şi este disponibil, în varianta standard, cu toate opționalele de confort pentru şofer, în valoare de aproximativ 4500 de euro", spune Stefano Albarosa, fondator şi CEO Cefin Trucks. "De la lansare şi până acum, am înregistrat deja 30 de unități contractate, iar livrarea către VESNA GC din Cluj inaugurează drumul către success al F-MAX în România. Performanțele sale recunoscute au făcut să avem un bilanț atât de bun al comenzilor în doar patru luni de prezență a sa pe piața locală, în contextul în care decizia de cumpărare a fost făcută pe baza prezentării de produs şi a vizionării statice a vehiculului, la evenimentele de prezentare a acestuia, neavând unitați pe stoc sau disponibile pentru demo în această perioadă".

"Colaborarea noastră cu Cefin Trucks a început în vara lui 2018, când am comandat şi ne-a fost livrat primul nostru model marca Ford, 1848T XHR. Ne-a fost clar, încă din acel moment, că avem în echipa Ford un partener de încredere, pe termen lung, care ne poate susține în planurile de dezvoltare a afacerii şi de livrare a unor servicii la cel mai înalt nivel de calitate şi promptitudine. În decembrie 2018, când ne-am dorit completarea flotei noastre, ne-a convins detaşat configurația F-MAX cu un număr important de opționale incluse în preț şi leasingul operațional cu UCL FM", declară Robert Szekely, administratorul Vesna GC.

F-MAX vine cu o cabină spațioasă, de 2,5 m lățime, podea complet plată şi înălțime internă de 216 cm. Bordul are un design de tip cockpit, toate funcțiile fiind uşor accesibile. Sentimentul de spațiu generos oferit de cabină este completat de câteva soluții inovatoare, precum dulapuri de stocare cu capace stil avion sau patul de sus cu un unghi de pliere de 90 de grade. Noua cabină este foarte silențioasă, iar treptele de acces sunt complet etanşe la apă şi praf. Scaunul şoferului are o gamă de ajustare de până la 260 mm, tapițerie din material respirabil de înaltă calitate şi design ergonomic pentru un suport lombar optim.



Noul F-MAX este echipat cu un motor Ecotorq de 500 CP şi 2500 Nm, cuplat la o transmisie automată ZF cu 12 trepte, care dispune şi de moduri de condus, precum Eco şi Power. Aerodinamica superioară, calibrarea sistemului de propulsie şi caracteristicile tehnice asigură o reducere a consumului de 6% față de modelele anterioare. Costurile de întreținere sunt şi ele mai mici cu până la 7%.

F-MAX oferă o gamă generoasă de sisteme de asistență, printre care se numără Adaptive Cruise Control, Predictive Cruise Control (Max Cruise), Advanced Emergency Brake System, Hill Launch Assist, Lane Departure Warning sau Electronic Stability Control.

Cu performantul F-MAX în portofoliu, Cefin Trucks îşi propune, pentru 2019, o creştere importantă a cotei de piață şi a segmentului de cap tractor pentru transport internațional, care reprezintă peste 75% din vânzările totale pe piața românească. Pentru a doua oară în istoria companiei, Cefin Trucks promite să devină în acest an unul dintre cei mai mari jucători din piața camioanelor grele, obiectivul său fiind să ajungă, în 2019, la un minim de 450 de vehicule vândute, în creştere cu peste 28% față de 2018 şi să devină, astfel, prima alegere pentru transportatorii care îşi doresc să îşi maximizeze profitabilitatea.

SCHMITZ CARGOBULL: TREI DECENII DE SUCCES ÎN DANEMARCA

Totul a început cu un simplu pavilion de birouri şi un container folosit ca depozit de piese de schimb în Padborg în 1989. Astăzi, 30 de ani mai târziu, Schmitz Cargobull este lider de piață în Danemarca.

Țara scandinavă joacă adesea un rol de pionierat în tehnologie şi servicii.
"Inovațiile legate de produs, cum ar fi şasiul zincat, unitatea cu axă proprie şi cea mai recentă inovație - o unitate de răcire proprie, au fost întotdeauna foarte bine primite de către clienții noştri danezi", afirmă Gregor Rein, directorul Northwest Europe. Industria daneză de transport joacă adesea un rol de pionierat şi în domeniul telematicii. "Deschiderea pentru noi tehnologii şi servicii este o parte esențială a succesului nostru pe piața daneză", explică Tim Warmeling, Managing Director al Schmitz Cargobull Danemarca

Lider de piață
Cu ocazia Târgului de Transporturi 2019 din Herning, Schmitz Cargobull va sărbători cea de-a 30-a aniversare a companiei naționale de vânzări din Danemarca.
"Astăzi suntem liderul detaşat de piață, cu peste 2.500 de remorci vândute pe an şi o cotă de piață de 40%", spune Rein, care rezumă realizările companiei.
Echipa de vânzări pentru Danemarca a început activitatea la Lejrvejen, în Padborg, în 1989. Semiremorca frigorifică S.KO cu corp FERROPLAST şi şasiu scurt (1992) şi semiremorca cu prelată S.CS cu înălțime variabilă (1993) au fost primele produse disponibile. În 1994, pentru prima oară au fost vândute anual mai mult de 100 de remorci. Doar trei ani mai târziu, echipa de vânzări a mărit cifra anuală de afaceri la mai mult de 500 de remorci. Creşterea a determinat relocarea la Europavej, în Padborg. Alte borne importante de-a lungul drumului au fost introducerea cutiei de viteză ROTOS (1998) şi a şasiului MODULOS (1999), precum şi dezvoltarea rețelei de service partenere şi introducerea contractelor Full Service (2001). În 2003, centrul din Danemarca a fost extins pentru a include un loc de depozitate a vehiculelor second hand de 35.000 de metri pătrați, iar cifra de afaceri anuală a depăşit pentru prima dată 1.000 de remorci noi.

Țară-pilot
Începând cu anul 2004, Danemarca a fost, de asemenea, una dintre țările pilot pentru sistemul telematic TrailerConnect®, precum şi pentru compania Cargobull Finance. Scandinavii au fost implicați încă de la început în introducerea următoarelor inovații: SPEED CURTAIN (2011), unitatea de răcire Schmitz Cargobull S.CU (2012) şi prelatele S.CS cu şasiu GENIOS (2015) şi POWER CURTAIN 2017).
"Am înființat atelierul propriu de service şi un depozit pentru piese de schimb originale la sediul nostru. Aici oferim clienților danezi de transport conceptul de succes one-stop-shopping", arată Warmeling. "La Europavej, angajăm acum o echipă de 40 de persoane care oferă partenerilor noştri de afaceri cel mai bun sprijin posibil, în fiecare zi."



Schmitz Cargobull la târgul de transport din Herning/DK, de la stânga: Boris Billich, CSO Schmitz Cargobull AG, Tim Warmeling, Managing Director Schmitz Cargobull Danmark A/S, Gregor Rein, Director Region Northwest Europe, Schmitz Cargobull AG.

La expoziția comercială din Herning au fost prezentate semiremorca frigorifică S.KO COOL SMART cu sistemul telematic TrailerConnect® montat ca standard în 2018, precum şi un şasiu cu o sarcină pe cilindru de 18 tone şi o greutate totală de remorcare de 50 de tone care a fost dezvoltată special pentru piața scandinavă.
Clienții sunt capabili să se concentreze pe principalele lor afaceri, deoarece se pot baza pe soluțiile eficiente de transport Schmitz Cargobull şi pe serviciile complete. Rein adaugă: "În strânsă colaborare cu clienții, dezvoltăm, de asemenea, soluții specifice țării, în întregime ca răspuns la cerințele acestora".

REMORCI CARE SUPORTĂ O GREUTATE TOTALĂ DE PÂNĂ LA 50 DE TONE



Noua semiremorcă cu prelată pentru piața scandinavă: S.CS UNIVERSAL cu varianta de echipament KP+ oferă o încărcătură sporită de până la 18 tone.

În Scandinavia, combinațiile de camioane-remorci lungi permit transportul unor greutăți totale mai mari decât cele din restul Europei. Acest lucru se întâmplă de mai mulți ani pe drumurile din regiune. În Danemarca, dimensiunea longitudinală a camioanelor este limitată la valorile europene uzuale - 18,75 m pentru cap tractor cu remorcă şi 16,5 m pentru vehicule articulate. Cu toate acestea, greutățile totale mai mari sunt permise.
Semiremorca cu prelată S.CS UNIVERSAL cu echipament KP+ (King Pin Plus), Schmitz Cargobull prezintă un şasiu care poate suporta o greutate totală admisă de până la 50 de tone.
Noua semiremorcă cu prelată S.CS UNIVERSAL cu KP+ creşte eficiența flotei şi îmbunătățeşte manevrabilitatea şi siguranța. Datorită structurii îmbunătățite a şasiului, este posibilă o sarcină pe cilindru de până la 18 tone. Acest lucru creşte sarcina utilă şi oferă o mai mare flexibilitate la încărcarea parțială, deoarece există un risc mai mic de supraîncărcare a axei.
Sistemul S.CS UNIVERSAL cu KP+ creşte, de asemenea, flexibilitatea flotei. Datorită principiului designului modular al Schmitz Cargobull, reparațiile sunt simplificate: componentele individuale pot fi schimbate rapid şi uşor.
Noul pachet de echipamente KP+ este disponibil şi pentru vehiculele platformă. Aceasta oferă şi posibilități pentru transportul de bunuri extra-largi şi voluminoase, materiale de construcții şi alte mărfuri care nu au nevoie de protecție împotriva efectelor vremii.

RAPORTUL ANUAL SCANIA: IANUARIE-DECEMBRIE 2018

2018 a reprezentat un an de creştere continuă şi de recorduri în multe domenii, în timp ce Scania a realizat cea mai mare tranziție industrială din istoria companiei.

Rezumatul întregului an 2018.
• Venitul operațional a fost de 13.832 milioane SEK.
• Vânzările nete au crescut cu 11%, ajungând la 137.126 mii SEK.
• Începând cu exercițiul financiar 2018, prezentarea raportului de venit a fost ajustată pentru a se alinia grupului Volkswagen (inclusiv perioadele comparative).

Explicațiile lui Henrik Henriksson, preşedinte şi CEO
"2018 a fost un an de creştere continuă şi de recorduri în multe domenii, în timp ce am realizat cea mai mare tranziție industrială din istoria companiei. Livrările de camioane, autobuze şi autocare, precum şi motoarele au atins cele mai mari niveluri din istorie, la fel şi volumul de servicii. Vânzările nete ale companiei Scania au fost de 137,1 miliarde SEK, o creştere de 11% față de anul precedent. Câştigurile au crescut la 13.832 m SEK, ceea ce ne-a oferit o marjă de operare de 10,1%.
Volumul mai mare al vânzărilor de vehicule şi al serviciilor a avut o contribuție pozitivă, în timp ce costurile de producție mai mari şi întreruperile din lanțul de aprovizionare au afectat negativ câştigurile. Odată cu mutarea producției în America Latină, în primul trimestru al anului 2019, vom fi terminat tranziția globală la noua generație de camioane a Scania. Această etapă finală va duce la anumite limitări în ceea ce priveşte flexibilitatea şi capacitatea sistemului nostru global de producție. În general, există o cifră de cost mai mare decât cea normală pentru producția noii generații de camioane. Au fost introduse măsuri de normalizare a nivelului costurilor.
Serviciile oferite de Scania sunt îmbunătățite în mod continuu cu ajutorul datelor provenite de la peste 360.000 de vehicule conectate. Veniturile din servicii au crescut cu 12% în 2018, până la un record record de 26,6 miliarde SEK. Serviciile Financiare au raportat venituri la un nivel record.
Ordinele de rezervare pentru camioane au scăzut cu 12% în 2018 față de nivelul din perioada anterioară anului. Cererea în Europa rămâne la un nivel bun. În America Latină, redresarea Braziliei progresează. În Asia, rezervările au scăzut în 2018 față de anul trecut, datorită Orientului Mijlociu. Cererea, în Eurasia, rămâne puternică, chiar dacă ordinele de rezervare au scăzut într-o oarecare măsură în Rusia spre sfârşitul anului. Autobuzele şi autocarele sunt, de asemenea, afectate negativ de un aport mai mic de ordine în Orientul Mijlociu, dar ordinele de rezervare sunt în general în concordanță cu anul trecut. În domeniul de activitate al motoarelor, cererea este puternică pe toate segmentele. În 2018, rezervările pentru comenzi au fost afectate pozitiv de un efect de pre-cumpărare în Europa ".

Publicitate



HOȚII DE MOTORINĂ ROMÂNI PRINȘI ÎN FRANȚA SUNT DE LA ROBERTA TRANS SPRINT

Roberta Trans Sprint este numele firmei de transport marfă a cărei angajați au fost prinşi într-o parcare din Franța în timp ce furau motorină de la un alt camion.

Camionul Volvo Trucks cu numărul de înmatriculare AG13HWF aparține fimei Roberta Trans Sprint SRL, care are sediul social în județul Argeş, comuna satul Zărneşti. Autovehiculul a obținut ultima dată o copie conformă de la Autoritatea Rutieră Română la data de 6 februarie 2019.
Roberta Trans Sprint are licență de transport valabilă pe perioada 2015-2025 şi ca administrator pe Andreea Ungurean.
Dorina Morun a fost în acte manager de transport al firmei, până la data de 19 februarie 2019. După expirarea contractului managerului de transport, firma a prezentat la ARR o decizie ilegală de continuare a colaborării cu Dorina Morun.
Doi şoferi români de TIR au fost legați lângă camion, în Franța, după ce au fost prinşi la furat de motorină. Cei doi au încercat să dea lovitura într-o parcare de camioane din Strasbourg, din apropierea supermarket-ului Auchan, dar au fost prinşi de alți şoferi şi imobilizați chiar în fața camionului lor.
Fotografiile cu cei doi şoferi români care conduceau un camion înmatriculat în Argeş au fost făcute publice mai întâi pe un grup de şoferi din Bulgari, apoi au început să circule şi pe grupurile de Facebook ale şoferilor români.
Cei doi şoferi români au fost surprinşi noaptea, când trăgeau motorină din rezervorul altui camion. Se pare că mai mulți camionagii, posibil bulgari, i-au imobilizat şi i-au legat cu mâinile la spate, în fața caminului lor, apoi au chemat poliția.
Agenții i-au găsit pe cei doi stând jos, alături de ei fiind uneltele folosite la furtul de motorină, bidoane şi un furtun special.













MERCEDES-BENZ eCITARO, LIVRAT ÎN BERLIN

Compania de transport din Berlin, BVG, operează acum cu autobuzul Mercedes-Benz eCitaro complet electric, pentru un transport public fără emisii poluante, la nivel local. Primul dintre cele 15 autobuze urbane a fost predat oficial pe 27 martie.



Mercedes-Benz eCitaro deschide un nou capitol al mobilității fără emisii în Berlin

Till Oberwörder, Director General al Daimler Buses, a înmânat cheia primului eCitaro către Dr. Sigrid Nikutta, preşedinte al consiliului de administrație şi membru al consiliului operativ al companiei de transport BVG din Berlin. Oberwörder: „Suntem încântați că autobuzul nostru eCitaro *„energizează"* acum Berlinul. Cu eCitaro, BVG a deschis un nou capitol în direcția mobilității ecologice. De o importanță deosebită pentru mine este faptul că oferim clienților noştri servicii de consultanță şi de personalizare a pachetelor de service, pe măsură ce fac trecerea la electromobilitate."

Dr. Sigrid Nikutta: „Noi îmbunătățim calitatea vieții în Berlin. În prezent, avem aproximativ un miliard de pasageri anual, iar două treimi dintre ei beneficiază deja de transport electric cu metroul, tramvaiul şi feriboturile alimentate cu energie solară. Aceste prime autobuze de serie marchează începutul schimbării flotei noastre cu autovehicule ecologice, cu motor electric."

eCitaro: fără emisii, extrem de eficient, cu un design exclusivist

Mercedes-Benz eCitaro este ideal pentru Berlin deoarece rulează fără emisii locale şi este silențios. Autobuzul eCitaro stabileşte un nou standard pentru autobuzele urbane şi impresionează prin randamentul energetic excelent, ce se bazează pe un sistem unic de management al temperaturii cu pompă de căldură pentru a încălzi compartimentul pasagerilor, precum



şi pentru a menține temperatura acumulatorilor şi a sistemelor anexe. Multe dintre acestea au fost puse la dispoziție încă de la lansarea eCitaro. Designul său exclusivist este derivat din cel al popularului autobuz Mercedes-Benz Citaro, dar în acelaşi timp are un aspect distinctiv - eCitaro este un model special de Citaro.

Dotări opționale pentru eCitaro în Berlin

Autobuzele eCitaro comandate de BVG sunt configurate cu dotări suplimentare. Pasagerii beneficiază de un sistem de aer condiționat, 15 porturi duble USB pentru dispozitivele proprii şi trei monitoare pentru informații prezentate în timpul călătoriei. Pentru călătorii cu probleme locomotorii, autobuzele eCitaro au spații generoase pentru scaune cu rotile şi cărucioare, precum şi mânere tactile, cu suprafața striată pentru aderență, amplasate pe uşi. Şoferii au la dispoziție o cameră video exterioară pentru a supraveghea bicicliştii şi pietonii. Pentru siguranța pasagerilor, în interiorul autobuzului sunt camere de supraveghere şi un sistem de avertizare a închiderii uşilor cu bandă cu LED-uri roşii.

Mercedes-Benz eCitaro este dotat cu zece celule de acumulatori, care asigură o capacitate totală de 243 kWh şi garantează o autonomie de aproximativ 150 de kilometri, chiar şi în condiții dificile. În condiții ideale, eCitaro poate parcurge distanța de 250 km fără a fi reîncărcat. Bateriile celor 15 autobuze eCitaro destinate BVG vor fi încărcate la prizele din depou.

BVG şi Mercedes-Benz: un parteneriat extins

În toamna anului 2018, BVG a comandat



950 autobuze Mercedes-Benz Citaro cu emisii reduse, fiind cea mai mare comandă de la un singur cumpărător pentru cel mai bine vândut autobuz urban din Europa. În aceeaşi perioadă, BVG a comandat şi 15 autobuze eCitaro complet electrice.

Daimler Buses investeşte în Berlin

Daimler Buses îşi extinde serviciile pentru autobuze în Berlin. Liderul de piață german în segmentele de autocare şi autobuze urbane investeşte câteva milioane de euro într-o nouă facilitate, parte a operațiunii BusWorld Home, confirmând astftel angajamentul față de capitala Germaniei. Prin acest proiect extins de construcție, Daimler Buses va fi mai bine reprezentat pentru a face față provocărilor viitoare şi solicitărilor tot mai numeroase de autocare, inclusiv cu sisteme de propulsie electrice. Noua construcție, întinsă pe 16.000 m², va oferi, printre altele, locuri de muncă specializate pentru cei care lucrează cu sisteme de înaltă tensiune.

NOUL IVECO DAILY: VEHICULUL COMERCIAL CARE „SCHIMBĂ PERSPECTIVA AFACERII TALE”



Noul Iveco Daily stabileşte noi standarde în ceea ce priveşte experiența la bordul vehiculului şi cea de conducere a acestuia şi face paşi importanți spre conducerea autonomă şi caracteristicile de siguranță îmbunătățite.

Noul vehicul Daily duce **conectivitatea** la un nou nivel, deblocând o lume a serviciilor personalizate, adaptate perfect la utilizarea reală a vehiculului de către client, pentru a oferi o soluție completă de transport care va schimba modul în care îşi îndeplineşte cerințele de transport.

Noul vehicul Daily este primul vehicul din segmentul său care respectă standardele de emisii Euro 6D/Temp, oferind **durabilitate**, precum şi mai multă putere şi economie de combustibil, în beneficiul **profitabilității** clienților.

Industria vehiculelor comerciale se confruntă cu schimbări la o rată fără precedent, condusă de tendințe masive, cum ar fi digitalizarea, automatizarea, electrificarea şi progresul în domeniu. Noul vehicul Daily abordează aceste tendințe, transformându-le în oportunități pentru clienți. În 40 de ani de succes, Daily a de-







venit un brand recunoscut pentru unicitatea sa şi linia de top în segmentul său.
Astăzi, noul vehicul Daily se bazează pe punctele forte ale acestui patrimoniu pentru a oferi performanțe şi durabilitate, care vin împreună cu eficiența consumului de combustibil şi costul total scăzut al proprietății, acest aspect fiind benefic pentru **rentabilitatea** clienților. Acest fapt ridică standardul privind **Conectivitatea**, deblocând o lume a noilor servicii pentru a furniza un pachet complet adaptat la utilizarea de către clienți a vehiculului şi la afacerile acestora. Oferă un set complet de **sisteme avansate de asistență a şoferilor** şi caracteristici sporite de siguranță, asigurând în acelaşi timp un confort sporit la bord şi cea mai bună experiență de conducere din clasa sa.
Gerrit Marx, preşedintele Vehiculelor comerciale şi speciale, a declarat: „Avem un traseu clar pentru viitor, o viziune strategică care abordează principalele tendințe ce conduc industria noastră. IVECO este în mod clar aici pentru a rămâne, a concura şi a câştiga în toate segmentele în care operează astăzi - de la camioane uşoare la camioane grele, autobuze şi vehicule speciale. Noul vehicul Daily reprezintă perfect viziunea noastră: cu o evoluție revoluționară, rămâne loial patrimoniului său, îndeplineşte aşteptările actuale şi cele mai înalte ale clienților şi este deja pregătit pentru progresele viitoare prin conectivitatea sa. Va schimba perspectiva afacerii tale".

Tehnologia aflată în serviciul şoferului prin conducere asistată şi siguranța sporită
Noul vehicul Daily introduce o gamă completă de **sisteme avansate de asistență a şoferilor (Advanced Driver Assistance Systems)**, care îi permit conducătorului auto să se concentreze asupra muncii sale, ceea ce necesită un grad sporit de rezolvare de sarcini multiple şi sporeşte siguranța acestuia. În dezvoltarea acestor caracteristici, IVECO s-a concentrat pe funcționalitățile care vizează în mod special să ajute şoferii în misiunile urbane.
Sistemul avansat de frânare de urgență (Advanced Emergency Braking System) şi City Brake PRO previn coliziunile la viteze mai mici de 50 km/h şi atenuează impactul la viteze mai mari. Detectează în mod autonom potențialul de coliziune şi frânează în mod corespunzător dacă şoferul nu intervine, oferindu-i siguranță acestuia.
Noul vehicul Daily merge chiar mai departe cu **City Brake PRO**, care funcționează pentru a preveni accidentele chiar şi atunci când vehiculul este condus cu viteză de 5 km/h.
De asemenea, noul vehicul Daily utilizează tehnologia pentru a reduce nivelul de stres al şoferului. În misiunile urbane, ce implică deseori un trafic intens, **asistența în trafic intens (Queue Assist)** va face o mare diferență, conducând vehiculul înainte în trafic intens până la un moment de oprire, eliminând stresul de pornire şi oprire în trafic.
Noul vehicul Daily este primul vehicul de 7,2 tone care oferă funcționalitățile de **asistență în trafic intens (Queue Assist)** şi **City Brake PRO**.
Mai mult decât atât, **controlul de croazieră adaptabil (Adaptive Cruise Control)**, în combinație cu asistența în trafic intens (Queue Assist), menține viteza setată şi distanța de siguranță față de vehiculul din față, în timp ce **asistența proactivă de menținere a benzii (Pro-Active Lane Keeping Assist)** împiedică autovehiculul să se îndepărteze involuntar de bandă, având un suport activ de direcție.
În cazul rafalelor laterale de vânt, **asistența de vânt lateral (Crosswind Assist)** ajută şoferul să mențină stabilitatea vehiculului pe banda corespunzătoare.
Noul vehicul Daily reduce oboseala şi îmbunătățeşte productivitatea cu **frâna electrică de parcare (Electric Parking Brake**), care se cuplează automat atunci când autovehiculul este parcat şi se decuplează atunci când şoferul este pregătit să se îndepărteze. În misiunile urbane cu multe opriri, cum ar fi livrarea coletelor, această caracteristică reduce discon-





fortul cauzat la nivelul braţelor ca urmare a mişcărilor repetitive şi se estimează că se economisesc până la 5 ore pe lună, îmbunătățind atfel productivitatea conducătorului auto. Această caracteristică are avantajul suplimentar de a avea ca rezultat un spațiu liber mai mare pentru ca şoferul să se poată deplasa cu uşurință peste cabină, deoarece maneta de frână de mână a fost eliminată.

Noile **faruri cu LED-uri** au un fascicul mult mai clar, care luminează mai departe, îmbunătățind vizibilitatea şi percepția obstacolelor cu 15%, sporind astfel siguranța în condiții de iluminare scăzută.

City mode îmbunătăţeşte servo-direcția, reducând astfel efortul de rotire a volanului cu până la 70%, ceea ce uşurează manevrarea pe străzile din oraş.

De asemenea, noul vehicul Daily ajută şoferul în condiții dificile de condus cu caracteristici precum **controlul coborârii (Hill Descent Control)**, care îl ajută să coboare încet şi în siguranță pe pantele lungi şi abrupte şi o caracteristică de **tracțiune suplimentară (Traction Plus)**, ce oferă o aderență fermă pe suprafețe alunecoase, cum ar fi nisip, noroi sau zăpadă. Noul vehicul Daily este primul vehicul din clasa sa care oferă aceste două caracteristici pe modelele cu tracțiune pe spate.

Conectivitatea maximizează timpul de funcționare şi deblochează o lume a unor noi servicii

Noul vehicul Daily revoluționează încă o dată nivelul de **conectivitate,** ca parte a unei căi largi de transformare digitală începută în 2016 cu aplicația **Daily Business UP**, care pentru prima dată a introdus o opțiune de conectivitate inteligentă pentru vehiculele utilitare uşoare şi a fost îmbogățită în următorii ani datorită **colaborării de lungă durată între Microsoft şi IVECO**. Parteneriatul cu **Microsoft** are drept scop redefinirea lumii vehiculelor industriale printr-o platformă alimentată de **cloud-ul Microsoft Azure**, oferind servicii de valoare adăugată pentru o mai mare eficiență, o întreținere predictivă mai uşoară şi beneficii generale de productivitate.

Ca parte a acestei strategii, noul vehicul Daily conduce acum conectivitatea spre un nivel complet nou, în calitate de furnizor al unei întregi game de servicii noi. Este mai mult decât un vehicul: este un pachet complet care se potriveşte foarte bine cu cerințele de funcționare şi de afaceri ale fiecărui client.

Conectivitatea noului vehicul Daily aduce vehiculul în contact direct cu **camera de control a IVECO**, furnizând date în timp real. Acest lucru permite specialiştilor IVECO să maximizeze timpul de funcționare a vehiculului, efectuând diagnostice proactive şi întreprinzând acțiuni preventive, planificând întreținerea şi intervențiile de service în mod eficient pentru a optimiza numărul de vizite la atelier, minimizând astfel întreruperile.

În plus, **serviciul** inovator **de asistență la distanță** face posibilă efectuarea de schimbări de seturi de date, sesiuni de diagnosticare şi chiar încărcări de software de la distanță (Over The Air), evitând opririle la atelierul dealerului. Acest lucru are ca rezultat beneficii semnificative pentru timpul de funcționare al vehiculului şi afacerea clientului.

Datele în timp real oferite de vehiculul Daily permit, de asemenea, IVECO să dezvolte noi oferte de finanțare personalizate. Aceste planuri iau în considerare fluctuațiile operațiunilor clientului, ceea ce poate însemna că vehiculul este utilizat mai puțin decât se aşteptau inițial şi ajustează corespunzător plățile. Datele permit, de asemenea, IVECO să facă previziuni precise privind utilizarea vehiculului şi să dezvolte contracte de întreținere care să corespundă cât mai bine operării de către client.





Conectivitatea noului vehicul Daily oferă şi soluții telematice pentru a ajuta proprietarii-şoferi şi managerii de flote să-şi optimizeze eficiența. Portalul **MyDaily**, accesibil şi prin intermediul aplicației MyDaily, permite proprietarilor de vehicule să îşi monitorizeze vehiculul Daily de pe computerul lor sau în mişcare de pe dispozitivul mobil. Aceştia pot analiza performanța şi consumul de carburant, precum şi stilul de conducere al şoferului. Vehiculul Daily va trimite, de asemenea, rapoarte inteligente periodice despre parametrii cheie ai vehiculului, cu sugestii privind îmbunătățirea stilului de conducere pentru a economisi combustibil. De asemenea, clienții pot planifica intervențiile de mentenanță a vehiculului Daily pentru o eficiența maximizată.

Pentru administratorii flotei, noul vehicul Daily oferă **gestionarea flotei IVECO de către Verizon Connect**, o soluție care îi va ajuta să reducă cheltuielile flotei printr-o navigare mai bună, vizibilitate a flotei, diagnosticare avansată a motorului şi raportarea în timp real a kilometrajului. Funcționalitățile sale multiple pot ajuta la gestionarea întârzierilor, adaptarea programelor de livrare şi o reacție mai rapidă la solicitările clienților, îmbunătățirea planificării întreținerii şi a siguranței flotei, monitorizarea orelor de condus şi multe altele. Clienții care au deja propriul sistem de gestionare a flotelor pot primi toate datele referitoare la noul vehicul Daily prin intermediul **interfeței API Web**, care poate interacționa fără probleme cu acesta.

Noul vehicul Daily oferă performanțe şi sustenabilitate de top în fiecare misiune

Noul vehicul Daily este loial reputației pe care a câştigat-o pentru poziția sa: este singurul vehicul din segmentul său care pune la dispoziție două motoare optimizate pentru a oferi cele mai bune performanțe în fiecare misiune.

Motorul **F1A de 2,3 litri** este disponibil atât în omologare light, cât şi în heavy-duty, cu puteri nominale cuprinse între 116 şi 156 CP.

Motorul **F1C de 3,0 litri** de sarcină mare oferă trei puteri nominale, cu o performanță sporită de la 160 la 210 CP, precum şi versiunea Natural Power alimentată cu gaz natural comprimat.

Noul vehicul Daily se află încă o dată în frunte în ceea ce priveşte durabilitatea, fiind primul vehicul din segmentul său care respectă standardele de emisii Euro 6D/Temp (WLTP & RDE) şi Euro VI D.

Economii de combustibil de până la 10% în misiunile urbane şi reducerea cu până la 10% a costurilor de întreținere

Noul vehicul Daily iese în evidență prin **economia de combustibil**, realizată printr-o serie de caracteristici, pornind



de la sistemul **Start & Stop**, disponibil acum ca standard pentru toate modelele care rulează motorul F1A de 2,3 litri, inclusiv pentru Daily Hi-Matic. **Noua turbină cu geometrie variabilă controlată electronic** nu este doar mai receptivă în condiții tranzitorii, ci şi mai eficientă. În plus, anvelopele de clasă A cu rulare redusă Super Eco, proiectate special pentru vehiculul Daily şi noul alternator 220A (12V), contribuie la eficiența zilnică a consumului de combustibil.

Aceste caracteristici, împreună cu îmbunătățirile tehnice introduse de noul vehicul Daily, **ajută la economisirea de până la 10% pentru consumul de combustibil**. De asemenea, noul autovehicul Daily oferă un nou sistem de monitorizare a presiunii în anvelope, ceea ce duce la monitorizarea presiunii în anvelope în timp real, astfel încât acesta să fie întotdeauna la un nivel optim, îmbunătățind în continuare eficiența consumului de combustibil şi siguranța vehiculului. Este singurul vehicul din clasa sa care oferă această caracteristică atât pentru modelele cu roată simpla şi pentru cele echipate cu roată dublă.

De asemenea, noul vehicul Daily ajută la realizarea de **economii semnificative** în ceea ce priveşte **costurile de întreținere**, care pot fi cu **până la 10%** mai scăzute în misiunile urbane ca urmare a îmbunătățirilor produselor şi a intervalelor mai lungi de schimbare a uleiului.

În plus, noua baie de ulei mai mare, ce a fost proiectată pentru misiunile pe distanțe mari, prelungeşte intervalele de service până la 60.000 km.

Cele mai bune condiții la bordul vehiculului şi cea mai bună experiență de conducere din clasa sa

Întregul sistem de direcție a fost reproiectat, astfel încât şoferul să poată efectua ajustări axiale şi unghiulare ale volanului pentru a stabili o poziție perfectă de conducere. **Volanul** multifuncțional mai mic, din piele, oferă o gamă largă de comenzi

la îndemână şi lasă mai mult spaţiu pentru picioare, oferind astfel un plus de confort general. De asemenea, vehiculul Daily oferă un nou **sistem de servo-direcţie**, care este foarte precis şi reacţionează imediat la comenzile şoferului, minimizează vibraţiile şi compensează dezechilibrele cauzate de schimbarea direcţiei şi de roţi, oferind o experienţă de conducere fără probleme şi un sentiment de stabilitate şi control.

Noul **grup de instrumente** are un **afişaj color TFT de înaltă rezoluţie**, care oferă o interfaţă foarte intuitivă şi prietenoasă, beneficiind de toate setările şi funcţionalităţile cheie ale vehiculelor.

Noul vehicul Daily oferă condiţii confortabile la bordul acestuia şi experinţa de conducere a unei maşini de pasageri. Noul sistem de informare **Hi-Connect** cu recunoaştere vocală îi permite şoferului să conecteze dispozitivul mobil cu **Apple Car Play** şi **Android Auto™** şi să utilizeze aplicaţiile acestora în condiţii de siguranţă în timpul conducerii. Dispune de un ecran de 7”, radio DAB, afişaj pentru camera din spate şi sistem de navigaţie TOM TOM pentru autoturisme şi camioane şi sistemul de evaluare a stilului de conducere IVECO, care oferă sfaturi în timp real.

Designul funcţional oferă beneficii de confort, siguranţă şi costuri

Vehiculul Daily este uşor de recunoscut pentru designul său, care a devenit parte din identitatea sa puternică. Cel mai important aspect este că fiecare element de design al vehiculului Daily are un scop clar: de la noile roţi din aliaj uşor care contribuie la optimizarea încărcăturii utile, la luminile LED care durează o viaţă şi astfel îmbunătăţesc siguranţa şi reduc costurile, deoarece nu trebuie să fie înlocuite de-a lungul întregii durate de viaţă a vehiculului. Grila frontală nouă a fost mărită pentru a creşte ventilaţia, protejând în acelaşi timp motorul şi radiatorul. De asemenea, este extrem de dură şi durabilă ca urmare a procesului de ştanţare la cald folosit pentru a-o produce.

Elementele de proiectare contribuie, de asemenea, la scăderea costului total al noului vehicul Daily: noua bară de protecţie este împărţită în 3 secţiuni, astfel încât, în cazul unui accident minor, care este mai frecvent în misiunile urbane, trebuie înlocuită doar piesa deteriorată în locul întregii bare de protecţie. Acest lucru are ca rezultat costuri de reparare semnificativ mai mici - mai ales că acest lucru se întâmplă în proporţie de 90% din timp, conform statisticilor IVECO.



Noul vehicul Daily: campania „Schimbă perspectiva afaceri tale”

Noul vehicul Daily a construit o reputaţie puternică în ceea ce priveşte inovaţia, puterea şi satisfacţia deosebită a clienţilor în cei 40 de ani de succes. Cu acest ultim produs, ridică din nou nivelul de performanţă şi se îndreaptă spre o nouă lume a serviciilor, pentru a oferi o soluţie completă, personalizată, care se potriveşte exact cu utilizarea de către client a vehiculului şi a activităţilor acestuia - schimbând modul în care este prezentată achiziţionarea acestuia: nu doar un vehicul, ci un pachet complet.

Noul vehicul Daily va schimba, de asemenea, viaţa de zi cu zi a şoferului cu toate tehnologiile privitoare la eliminarea stresului şi oferirea unui plus de siguranţă şi prin cea mai bună experinţă la bordul vehiculului şi de conducere a acestuia din clasa sa, oferindu-le o nouă perspectivă asupra muncii acestora. Acesta este modul în care noul vehicul Daily promite să vă „schimbe perspectiva de afaceri”, astfel cum este exprimată în campania de publicitate care prezintă vehiculul din puncte de vedere neobişnuite.

Fabricare şi inginerie la clasă mondială la cele mai înalte standarde

Noul vehicul Daily este realizat în cadrul **fabricilor de producţie ale IVECO din Suzzara, Italia şi Valladolid, Spania**, care sunt dedicate în întregime acestei clase de produse. Cele două facilităţi aplică metodologia de fabricare la nivel mondial (World Class Manufacturing-WCM) la cele mai înalte nivele: **Valladolid a primit medalia de aur, la data de 3 aprilie 2019**, ca recunoaştere a celor mai bune standarde în ceea ce priveşte fabricarea pentru gestionarea integrată a fabricilor şi proceselor, în timp ce Suzzara este una dintre primele fabrici din cadrul CNH Industrial ce a obţinut certificarea de medalie de argint în 2012.

World Class Manufacturing îşi propune să creeze procese fără erori pentru a obţine zero defecte, zero deşeuri şi zero accidente. Este un proces de îmbunătăţire continuă care se axează pe implicarea fiecărui operator implicat în producţie.

Această abordare a fost extinsă şi la procesele zilnice de dezvoltare şi inginerie a produselor Daily prin introducerea metodologiei World Class Manufacturing, care porneşte de la cerinţele clientului de a dezvolta cel mai bun produs care să corespundă acestora.

Proiectul noului vehicul Daily a fost în centrul atenţiei echipelor de inginerie şi de producţie ale fabricii în ultimii trei ani şi a implicat peste 900.000 de ore de inginerie, 800 de teste virtuale şi fizice, 200 de prototipuri şi peste 3,5 milioane de kilometri de testare de durabilitate şi fiabilitate. Proiectul a avut ca scop realizarea unui pas în ceea ce priveşte comportamentul calităţii produselor şi eficienţa proceselor. Un domeniu cheie pentru proiect a fost reducerea complexităţii produselor şi a proceselor în timpul extinderii în continuare a gamei extinse de produse şi a caracteristicilor cheie ale vehiculului Daily.

NOUL VOLVO FH CU I-SAVE REDUCE COSTURILE PENTRU COMBUSTIBIL CU PÂNĂ LA 7%







Pentru a oferi clienților o eficiență a consumului superioară, Volvo Trucks prezintă Volvo FH cu I-Save.

Prin combinarea unui nou motor, D13TC, cu noi caracteristici de economisire a combustibilului, această nouă soluție poate reduce costurile cu combustibilul cu până la 7%, pentru operațiuni de transport de cursă lungă, fără a compromite manevrabilitatea.
Adaptat pentru transporturile solicitante de cursă lungă, noul Volvo FH cu I-Save este autocamionul cu cel mai eficient consum oferit de Volvo Trucks până în prezent. Prin combinarea noului motor D13TC cu funcțiile actualizate de economisire a combustibilului, acesta poate reduce costurile cu combustibilul cu până la 7%.
Cererea de transport în întreaga Europă este în creştere, iar camioanele parcurg distanțe din ce în ce mai mari. În acelaşi timp, operatorii de transport se confruntă cu creşteri ale prețurilor la motorină, ceea ce pune presiune asupra rentabilității.
„Volvo FH cu I-Save este răspunsul nostru la această provocare. Este o soluție completă, care combină cele mai recente tehnologii, în vederea reducerii substanțiale a consumului de combustibil pentru operațiunile de transport de cursă lungă. Iar acest lucru este realizat fără a compromite manevrabilitatea", spune Roger Alm, Preşedintele Volvo Trucks.
„Am adaptat fiecare aspect al funcției I-Save pentru a se potrivi cerințelor operatorilor de transporturi de cursă lungă, mai ales ale celor care parcurg de obicei mai mult de 120.000 km pe an", spune Mats Franzén, Director strategie lanț cinematic la Volvo Trucks.
La baza modelului Volvo FH cu I-Save se află un nou motor, de ultimă generație, D13TC, acesta fiind motorul cu cel mai eficient consum de combustibil oferit de Volvo Trucks până în prezent. Este echipat cu pistoane cu interior ondulat brevetat, care îmbunătățeşte combustia şi creşte eficiența, conducând căldura şi energia către centrul cilindrilor. Excesul de energie şi gaze de eşapament este utilizat, apoi, pentru a alimenta motorul prin intermediul unei turbine suplimentare plasate în fluxul de evacuare, denumită „unitate Turbo Compound".
Motorul D13TC produce un cuplu suplimentar de până la 300 Nm, ceea ce înseamnă că este necesară o accelerație redusă şi mai puțin combustibil pentru a menține o viteză constantă în traficul de pe autostradă. Este soluția ideală pentru clienții care desfăşoară transport de cursă lungă.
Printre alte caracteristici oferite de soluția I-Save, se numără noile axe spate eficiente din punct de vedere al consumului de combustibil, un sistem I-See actualizat, bazat pe hărți, care analizează înclinația drumului ce urmează să fie parcurs şi se adaptează la aceasta, incluzând un software de schimbare a treptelor de viteză optimizat pentru aplicații pentru transport de cursă lungă. Beneficiile combinate ale eficienței oferite de toate aceste produse şi servicii pot conduce la economii privind costurile cu combustibilul de până la 7%, comparativ cu un motor D13 Euro 6 step D*.

Motorul D13TC Euro 6 Step D cu Pachetul pentru combustibil dedicat transportului de cursă lungă (I-Save), comparativ cu D13 eSCR Euro 6 Step D fără Pachetul pentru combustibil dedicat transportului de cursă lungă. Valoarea efectivă a economiei de combustibil poate varia în funcție de numeroşi factori, precum utilizarea pilotului automat, topografia reală, experiența profesională a şoferului şi condițiile meteo.

Date
Fiecare caracteristică oferită de I-Save a fost concepută pentru a reduce costurile cu combustibilul.
Modelul Volvo FH cu I-Save include:
•Motorul D13TC (cu tehnologia Turbo Compound) de 460 CP (2.600 Nm) sau de 500 CP (2.800 Nm)
•Noi punți spate, caracterizate de o înaltă eficiență a consumului
•Oprire motor la ralanti
•I-Cruise cu I-Roll, care reglează viteza pentru a reduce consumul de combustibil
•Pompă de servodirecție cu debit variabil
•Funcție I-See actualizată
•I-Shift cu software optimizat pentru transporturile de cursă lungă

20%, DEFICITUL DE ŞOFERI ÎN SECTORUL TRANSPORTURILOR EUROPENE. ÎN ROMÂNIA – 37%



Sectorul european al transportului rutier se confruntă cu cea mai acută criză profesională a şoferilor din ultimele decenii, a constatat un nou raport al Uniunii Internaționale a Transportului Rutier (IRU).

Raportul se bazează pe informații venite de la juăctorii din industria transporturilor din Europa şi pe două sondaje realizate de IRU.
Interogarea membrilor IRU şi a organizațiilor asociate din Europa, din octombrie 2018, până în ianuarie 2019, a scos la iveală o criză evidentă de conducători auto de 21% în sectorul transportului de mărfuri şi de 19% în sectorul de transporturi cu autobuzul şi autocarul. Problema este accelerată, deficitul estimându-se să ajungă 40% în ambele sectoare, pe măsură ce cererea creşte în 2019.
Boris Blanche, directorul executiv al IRU, a comentat: "Industria transporturilor trebuie să ia măsuri imediate şi decisive pentru a rezolva problema deficitului de conducători auto. Lăsată fără răspuns, criza va avea implicații grave pentru economia europeană şi va duce la creşterea costurilor pentru întreprinzători, consumatori şi pasageri. Cu toate acestea, cercetările noastre au constatat că satisfacția la locului de muncă tinde să fie ridicată, doar 20% dintre şoferii chestionați exprimându-şi nemulțumirea față de munca lor ".

Care sunt cauzele crizei?
Potrivit cercetării IRU:

• 57% dintre şoferii de sex masculin şi 63% dintre şoferii de sex feminin consideră că imaginea proastă a profesiei dăunează recrutării de şoferi.
• 79% dintre şoferi consideră că dificultatea de a atrage femeile în profesie este unul dintre motivele principale pentru criza şoferilor. Acest lucru este subliniat de datele Forumului Internațional de Transport, care arată că şoferii de sex feminin reprezintă doar 2% din şoferii europeni de transport rutier.
• 70% dintre şoferii cu vârsta între 25 şi 34 de ani consideră că dificultatea de a atrage tinerii şoferi este unul dintre motivele cele mai importante pentru lipsa şoferilor.
• Printre şoferi, 76% cred că condițiile de muncă, iar 77% că perioadele lungi de timp petrecute departe de familie îi țin pe mulți departe de această slujbă.
• Industria, de asemenea, se confruntă cu o forță de muncă în curs de îmbătrânire. În Europa, majoritatea companiilor din sectorul transportului de mărfuri angajează şoferi a căror vârstă medie este de 44 de ani, în timp ce în sectorul transporturilor de pasageri vârsta medie a şoferilor angajați este de 52 de ani.

Ce e de făcut?
Pentru a face față acestor provocări, IRU a lucrat în strânsă cooperare cu membrii săi pentru a crea un plan de acțiune pe termen scurt, mediu şi lung.
IRU a luat deja măsuri, inclusiv colectarea regulată de date, pentru a monitoriza tendințele pieței. A lansat o inițiativă comună cu Consiliul European al Expeditorilor (ESC) pentru a dezvolta principii comune care vizează îmbunătățirea modului în care sunt tratați şoferii la locurile de livrare. IRU a înființat, de asemenea, un grup de experți care să abordeze legislația privind formarea conducătorilor auto.
IRU va înființa Women in Transport Network, care vizează creşterea numărului femeilor din sectorul transporturilor şi reprezentarea acestora la toate nivelurile de lucru, precum şi promovarea transportului ca un domeniu atractiv. Vor exista stimulente precum premierea şoferilor de sex feminin şi a companiilor care încurajează recrutarea, incluziunea şi reținerea.
Matthias Maedge, General Delegate, IRU, a avertizat: "Deja lipsa de şoferi crează mari dureri mari de cap pentru operatorii de transport, afectând oamenii şi companiile care se bazează pe serviciile lor. Din nefericire, această situație se va agrava. Acest aspect face ca necesitatea unei acțiuni decisive de a atrage noi şoferi să fie mai imediată".

Statistici suplimentare
• În Regatul Unit, ieşirea țării din Uniunea Europeană va creşte criza cu 50 de şoferi pe zi.
• Vârsta medie a conducătorilor auto din Germania depăşeşte acum 47 de ani, ceea ce înseamnă că aproximativ 40% dintre şoferii camion şi 55% dintre şoferii de autobuz urmează să se pensioneze până în 2027, creând un deficit de aproximativ 185.000 de şoferi.
• În Belgia, operatorii de transport cu autobuzul estimează că nevoile industriei vor necesita angajarea cu 28% mai mulți şoferi decât nivelurile din 2018, ceea ce va duce la o nevoie de conducători auto de aproape 50%.
• În Norvegia, companiile de camioane estimează că cererea de şoferi va creşte cu 12% în 2019.
• Companiile de camioane din România s-au confruntat cu un deficit de şoferi de 37% în 2018.

POLIȚELE RCA SE SCUMPESC



Tarifele de referință pentru polițele auto obligatorii (RCA) au fost publicate de către Autoritatea de Supraveghere Financiară, acestea fiind, în multe situații, mai mari comparativ cu cele valabile pentru semestrul anterior.

Pentru şoferii cu vârsta cuprinsă între 31 şi 40 de ani care dețin autovehicule cu o capacitate cilindrică de 1.401-1.600 centimetri cubi, tariful de referință a urcat la 908 lei, după ce au plătit în a doua jumătate a lui 2018 o primă medie de 625 de lei, cu 13% mai redusă față de tariful de referință de 716 lei.
Din analiza tarifelor de referință pentru persoane fizice, pentru fiecare segment de risc, rezultă că evoluțiile sunt generate, în principal, de dinamica structurii asiguraților RCA în funcție de clasele de bonus-malus.

Numărul polițelor, în creştere
Tarifele de referință nu reprezintă tarife la care sunt încheiate polițele RCA în piață, dar constituie un reper pentru consumatori în ceea ce priveşte prețul RCA.
În cazul autoturismelor cu o capacitate cilindrică de 1.401-1.600 cmc, deținute de persoane sub 30 de ani, tariful de referință va urca de la 1.049 lei la 1.309 lei, iar în cazul şoferilor cu vârsta de 41-50 ani, tariful de referință va creşte de la 712 lei la 936 lei.
Unele tarife se vor diminua. De exemplu, cele pentru maşini cu capacitate cilindrică mare, de peste 2.500 cmc.
Numărul polițelor RCA a crescut în 2018, fața de anul anterior, în timp ce, în privința asigurărilor de viață, volumul primelor brute subscrise se menține la cel mai ridicat nivel din ultimii ani, a declarat Leonardo Badea, preşedintele ASF.

Peste 5,5 milioane de contracte
În 2018, comparativ cu anul precedent, prima medie RCA anualizată a scăzut cu aproximativ 12% (ajungând la suma de 612 lei). Exprimat în unități anuale (pentru a ține seama de durata diferită a polițelor), numărul de contracte RCA încheiate până la 31 decembrie 2018 a fost în creştere cu 11% față de aceeaşi perioadă a anului anterior (5.873.613 contracte).
Pe ansamblul pieței asigurărilor de locuințe (obligatorii şi facultative), în anul 2018 s-a consemnat o creştere a primelor brute subscrise de aproximativ 4%, comparativ cu anul precedent, iar valoarea indemnizațiilor brute plătite s-a diminuat cu 13%.
Subscrierile aferente asigurărilor facultative de locuințe, pe parcursul anului 2018, au înregistrat o creştere de aproximativ 5%, comparativ cu anul precedent.
Ponderea semnificativă a elementelor de rang 1 în total fonduri proprii eligibile indică faptul că, la nivel de piață, capitalul deținut de societățile de asigurare din România este de foarte bună calitate (preponderent capital propriu). La sfârşitul anului 2018, fondurile proprii eligibile să acopere SCR au atins nivelul de 5,10 miliarde lei, iar, în ceea ce priveşte elementele componente, elementele de rang 1 fără restricții s-au menținut cu ponderea cea mai mare (89%), a spus preşedintele ASF.
La nivelul întregii piețe de asigurări, numărul de contracte de asigurare în vigoare, la finalul anului 2018, a fost în creştere față de anul precedent cu 5% (14.998.578 contracte). Numărul de contracte de asigurare în vigoare la finalul anului 2018 pentru asigurările generale reprezintă 89% din totalul numărului de contracte, în creştere cu 8% comparativ cu numărul contractelor în vigoare la finalul anului 2017.
Valoarea primelor brute subscrise pentru activitatea de asigurări generale a crescut cu 4,6% în anul 2018, comparativ cu anul precedent, în timp ce valoarea subscrierilor pentru activitatea de asigurări de viață a înregistrat o creştere de 4,3%.
În anul 2018, a continuat dinamica pozitivă a sectorului asigurărilor de viață, iar volumul primelor brute subscrise se menține la cel mai ridicat nivel din ultimii ani.

UE IMPUNE NOI REGULI DE SIGURANȚĂ PENTRU ECHIPAREA AUTOMOBILELOR



Uniunea Europeană introduce un nou regulament care impune standarde de siguranță sporite pentru producătorii de vehicule cu motor, în încercarea de a reduce în mod semnificativ numărul deceselor şi al vătămărilor rezultate în urma accidentelor rutiere, informează Ministerul Economiei.

Conform noilor norme, toate autovehiculele (inclusiv camioanele, autobuzele, furgonetele şi vehiculele utilitare sport) vor trebui să fie echipate cu următoarele elemente de siguranță: sisteme de asistență inteligentă pentru controlul vitezei; facilitarea instalării sistemelor antidemaraj cu etilotest; sisteme de avertizare cu privire la somnolență şi la lipsa de atenție a conducătorului auto; sisteme avansate de avertizare cu privire la starea de distragere a atenției conducătorului auto; semnale pentru oprirea de urgență; sisteme de alertă la mersul înapoi; dispozitive de înregistrare a datelor privind evenimentele rutiere (accidente); sisteme de monitorizare a presiunii în pneuri.

Ce se prevede pentru vehiculele comerciale

Pentru autoturisme şi autovehicule comerciale uşoare vor fi necesare măsuri de siguranță avansate suplimentare. Acestea includ: sisteme avansate de frânare de urgență; sisteme de urgență de păstrare a benzii de circulație; zone extinse de protecție a capului în cazul unui impact, care pot atenua leziunile provocate de coliziuni cu utilizatorii vulnerabili ai drumurilor, precum pietonii şi bicicliştii.

Pe lângă cerințele generale şi sistemele existente (cum ar fi sistemul de avertizare la trecerea involuntară peste linia de separare a benzilor de circulație şi sistemul avansat de frânare de urgență), camioanele şi autobuzele trebuie să fie echipate cu sisteme avansate capabile să detecteze pietonii şi cicliştii aflați în imediata apropiere a vehiculului şi să reducă în mod semnificativ unghiurile moarte din jurul vehiculului.

În plus, regulamentul permite Comisiei Europene să adopte norme specifice privind siguranța vehiculelor pe bază de hidrogen şi a vehiculelor automatizate. De asemenea, Comisia este în măsură să actualizeze specificațiile tehnice menționate anterior pentru a ține seama de evoluțiile tehnice viitoare.

„Europa în mişcare”

Regulamentul face parte din al treilea pachet „Europa în mişcare” al Comisiei Europene, lansat în mai 2018. Pachetul urmăreşte să asigure o tranziție lină către un sistem de mobilitate sigur, curat şi automatizat. La zece ani de la adoptarea Regulamentului privind siguranța generală nr. 661/2009, noul Regulament va oferi un impuls reînnoit acțiunii de la nivelul UE privind siguranța rutieră şi va contribui la realizarea obiectivului de zero decese şi vătămări grave din accidentele rutiere până în 2050. Pentru prima dată, acesta abordează de o manieră exhaustivă problematica specifică utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor (în special pietoni şi biciclişti).

Regulamentul va intra în vigoare la douăzeci de zile de la data publicării în Jurnalul Oficial al UE şi se va aplica după 30 de luni de la data intrării sale în vigoare. Este prevăzută o dată de aplicare mai îndepărtată pentru un număr limitat de caracteristici pentru a permite producătorilor să îşi adapteze producția la noile cerințe.

CÂTE CAMIOANE S-AU VÂNDUT ÎN FEBRUARIE



În februarie 2019, s-au vândut un număr de 760 de camioane, ajungându-se la un total de 1.369 (în creştere față de luna ianuarie cu 151 de camioane). Pe mărci s-au vânut în luna februrie:

-108 camioane DAF (217 în total pe anul 2019)
-71 camioane FORD TRUCKS (71 în total pe 2019)
-21 camioane IVECO (88 în total pe anul 2019)
-145 camioane MAN (238 în total pe anul 2019)
-211 camioane MERCEDES BENZ (358 în total pe anul 2019)
-11 camioane RENAULT TRUCKS (30 în total pe anul 2019)
-94 camioane SCANIA (157 în total pe anul 2019)
-99 camioane VOLVO (210 în total pe anul 2019).

S-au vândut 51 de autobuze pe anul 2019, din care 27 în luna februarie.
Anul 2019 continuă promițător, cu un volum de vânzări în luna februarie semnificativ superior celui din înregistrat în luna similară a anului trecut (+13,5%). În România, vânzările sunt susținute, în principal, de către persoanele juridice, care acoperă 69% din totalul achizițiilor de autoturisme realizate în primele două luni ale lui 2019.

Cum stăm pe segmente

Analizând segmentarea pe clase, remarcăm pentru primele două luni ale anului 2019 o evoluție mixtă, astfel: creşteri pe segmentele MPV (+51,4%), B (+37,6%), SUV (+30,4%), Sport (+14,3%), C (+5,8%) şi scăderi pe F (-64,7%), D (-15,4%), A şi E (-15,3%). În funcție de tipul de combustibil, primele două luni ale lui 2019 consemnează un raport favorabil autoturismelor cu motoare pe benzină, care dețin un procent de 64,6% din total, semnificativ mai mare comparativ cu ponderea pe care o aveau în primele două luni ale lui 2018 (52,4%).

Principalele țări din UE, care, împreună, acoperă cca. 75% din piață, înregistrează, după 2 luni, următoarea evoluție: Franța +0.5%, Germania +0,6%, Italia -4,9%, Spania -8,4% şi UK – 0,6%.

În ceea ce priveşte autoturismele "verzi" (electrice şi hibride), ponderea acestora continuă să crească, ajungând să dețină, în primele două luni ale lui 2019, o cotă de piață relativ importantă, respectiv 3,3%. Pe categorii, consemnăm o creştere de 2,8% la autoturismele electrice 100% şi o scădere de 71,6% la cele plug-in. Pe de altă parte, autoturismele hibride înregistrează o creştere de 139,6%.



TIR MAGAZIN- LA EDIȚIA CU NUMĂRUL 200

Pentru a marca într-un fel aniversarea a 200 de numere a revistei noastre, ne-am gândit să ne amintim împreună, "răsfoind" fotografii de arhivă, cum arăta România și cum arătau transporturile la începuturile revistei TIR Magazin.





**Pe vremea aceea, centura Bucureştiului era ruptă şi plină de gunoi.
Între timp însă... rămâne cum am stabilit atunci noi!**




**TIR Magazin era o publicație apărută recent.
Ce mai citeau tipografii titluri ca "Noua eră CEMT"!**








Pe vremea aceea, transportatorii erau prinşi de autorizații ca într-un patent.
Şova era pe atunci la Direcția Rutieră şi şef al comisiei CEMT.









Pe vremea în care angajații Ministerului Transporturilor din autorizații îşi făceau plinu',
UNTRR mai avea încă un "GODFATHER", pe primul preşedinte Gheorghe Dinu.









Pe vremea micului Micky Şpagă şi a "marelui" premier Bombonel,
Fostul sindicalist Mitrea era ministru la Transporturi şi era şi plin de el.





Pe vremea aceea erau cu toții tineri, frumoşi şi graşi,
Le lipsea doar pancarta: "Clubul viitorilor puşcăriaşi".





FORMULAR PENTRU ABONAMENT LA REVISTA TIR

Asigură-te ca revista ta preferată ajunge la tine lună de lună în plic. Pentru numai 120 lei (TVA inclus) beneficiezi de un abonament anual (12 numere) la revista TIR. Vei efectua plata în baza unei facturi proforma pe care o emitem după ce ne trimiţi formularul de mai jos pe adresa de e-mail redactie@tirmagazin.ro.

DENUMIRE FIRMĂ (sau nume pentru persoană fizică):
CUI FIRMĂ (sau serie şi număr buletin sau carte de identitate pentru persoană fizică)
NUMĂR DE INREGISTRARE LA REGISTRUL COMERŢULUI:
COD IBAN:
BANCA:
ADRESA POŞTALĂ:
JUDEŢ:
LOCALITATE:
COD POŞTAL:
NUME ŞI PRENUME ABONAT:
NUMĂR TELEFON:
NUMĂR FAX:
ADRESĂ E-MAIL:
ADRESA LA CARE VREI SĂ PRIMEŞTI PUBLICAŢIA (în cazul în care este alta decât adresa de facturare):





**Narcis Neaga, pe atunci doar un "gnom" bărbos şi fără venin,
La prima şedință foto... pentru TIR Magazin.**







**Secretar de stat la Transporturi şi mult hulit,
Era omul lui Mitrea: Traian Panait.**

**Să alimentezi benzinăriile cu Roman Dieselul era pe vremuri de bonton,
În timp ce Daciile 1300 stăteau cumințI la coadă la Petrom.**







DE LA PRODUCĂTORII REALITY SHOW-ULUI VIRAL "CONTROALELE ISCTR"



UN SERIAL DEDICAT STĂRII DEZASTRUOASE A INFRASTRUCTURII RUTIERE ROMÂNEȘTI

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



Toți vorbesc. Doar unul acționează. Noul Actros.

MirrorCam. În locul oglinzii retrovizoare standard, noul Actros este echipat cu sistemul MirrorCam revoluționar, proiectat aerodinamic. Acest sistem oferă nu doar o vizibilitate ideală de jur împrejurul camionului, ci și o siguranță mărită la manevrele de parcare, virare și schimbarea benzii de rulare. www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust