

INVESTIGATORUL'S



UNTRR: PRELUNGIREA SUSPENDĂRII SANCTIUNILOR DIN E-TRANSPORT

PG.35

APRILIE 2025
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



**MAN ÎȘI PROPUNE SĂ VÂNDĂ PESTE
30.000 DE AUTOUTILITARE ÎN 2025
PG.12**

VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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

Adresa redacției:

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

Director general :

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

Director Marketing & PR:

Alina JOHNSON-POP

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

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

S u m a r



07 SCANIA: CELE MAI MARI
TENDINȚE DIN 2025 ÎN
DOMENIUL MOBILITĂȚII
ELECTRICE



16 UNTRR: PRIMA
OPERAȚIUNE DE
TRANSPORT TIR
ROMÂNIA – IORDANIA CU
TRANZITAREA IRAKULUI



32 H.C. DUNĂREA BRĂILA A
ACHIZIȚIONAT PRIMUL
AUTOCAR MAN LION'S
COACH



34 SCHMITZ CARGOBULL-
NOUĂ FILIALĂ ÎN
UZBEKISTAN



UNTRR: APLICAȚIA E-TRANSPORT NU FUNCȚIONEAZĂ CORECT!

UNTRR solicită Ministerului Finanțelor amânarea aplicării sancțiunilor legate de sistemul e-Transport până la 1 iunie 2025.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită public sprijinul Ministerului Finanțelor pentru emiterea urgentă a unei decizii oficiale prin care aplicarea sancțiunilor prevăzute la art. 13¹ lit. d) și e) din OUG nr. 41/2022 să fie amânată până la data de 1 iunie 2025. Această solicitare vizează contravențiile legate de nerespectarea obligațiilor privind poziționarea vehiculului și utilizarea codului UIT de către conducătorii auto și operatorii de transport. Deși Ministerul Finanțelor și ANAF au anunțat finalizarea aplicației e-Transport în iulie 2024, perioada de testare tehnică (15 iulie – 31 august 2024) a fost insuficientă și din acest motiv termenul de aplicare a amenzilor a fost prorogată în etape până la 31 martie 2025. În această perioadă majoritatea operatorilor de transport medii și

mari au făcut investiții în sisteme de GPS și softuri de conectare și automatizare a transmiterii coordonatelor GPS legate de sistemul RO e-Transport însă acestea nu au ajuns la un grad de satisfacere a cerințelor legale. De asemenea, nici aplicația pentru telefon utilizată de șoferii români și străini nu este mai stabilă ca softul prin API.

Probleme majore semnalate de transportatori:

Integrarea GPS prin API: API-ul furnizat de MF-ANAF nu funcționează corespunzător, generând erori în transmiterea datelor și blocaje în operare. Automatizarea este incompletă, iar firmele sunt nevoite să aloce resurse umane suplimentare pentru operare manuală, ceea ce duce la costuri ridicate și imposibilitatea

susținerii activității pe timp de noapte.

Funcționarea aplicației mobile: Codurile UIT nu se asociază corect cu numerele de înmatriculare, nu este clar modul de introducere în cazul codurilor multiple, iar aplicația se închide automat dacă șoferul rămâne fără semnal timp de 60 de minute — o situație frecventă în România. Totodată, Ghidul Aplicației Mobile nu este disponibil pe site-ul oficial nici la această dată.

Lipsa clarității privind scenariul uzual de transport:

De exemplu, nu există instrucțiuni oficiale pentru situațiile în care marfa nu este descărcată imediat sau când remorcile sunt schimbate, ceea ce creează incertitudini și riscuri de sancționare nejustificată.

Probleme de utilizare de către șoferii străini



Aplicația și legislația aferentă sistemului RO e-Transport nu este disponibilă și în limba engleză. Ceea ce duce la imposibilitatea utilizării ei de către șoferii străini care au operațiuni de transport internațional pe teritoriul României.

Soluția propusă de UNTRR pentru transporturile internaționale: recunoașterea tahografului G2V2 ca alternativă, și de asemenea și tahograful G2V1

Având în vedere investițiile semnificative deja realizate de operatorii de transport în tahograful inteligent G2V2, UNTRR solicită exceptarea vehiculelor dotate cu acest echipament de la obligația monitorizării prin sistemul e-Transport. Tahograful G2V2, introdus din 21 august 2023, oferă funcționalități extinse – inclusiv înregistrarea automată a trecerii frontierelor, perioadelor de odihnă și a activităților de încărcare/descărcare – și poate furniza date precise autorităților prin extrasele din cardul tahograf, în conformitate cu cerințele europene.

Tahograful G2V1 este în vigoare din 15 iunie 2019 și trebuie schimbat până pe 18 august 2025.

UNTRR își exprimă încrederea că Ministerul Finanțelor va analiza cu responsabilitate aceste probleme reale din teren și va transpune într-un act oficial derogarea de aplicare a amenzilor până la data de 1 iunie 2025, evitând astfel penalizarea injustă a transportatorilor care nu dispun de un sistem funcțional.", se spune în comunicatul UNTRR din 31 martie 2025.

Problema

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

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

Preferenții transporturilor agabaritice.



RALPH KLEIDEITER ESTE NOUL CHIEF SALES OFFICER AL SCHMITZ CARGOBULL AG

Consiliul de Supraveghere al Schmitz Cargobull AG l-a numit pe Ralph Kleideiter (48 de ani) în funcția de membru al consiliului responsabil pentru divizia de vânzări (Chief Sales Officer – CSO) începând cu 1 aprilie 2025.

„Suntem încântați să îl avem pe Ralph Kleideiter alături de noi pentru a prelua acest rol important. El a condus divizia de vânzări în mod interimar din august 2024 și cunoaște atât industria, cât și compania în detaliu. Suntem încrezători că, datorită experienței sale vaste în management și vânzări, va contribui la dezvoltarea de succes a Schmitz Cargobull,” a declarat Andreas Schmitz, CEO al Schmitz Cargobull AG.

Ralph Kleideiter lucrează la Schmitz Cargobull din decembrie 2001, ocupând diverse funcții în vânzări și conducere, devenind o figură bine cunoscută în industrie. Până la sfârșitul anului 2008, a activat în vânzări pentru Europa Centrală

și de Est, după care a condus operațiunile subsidiarei din Atena, Grecia, timp de aproximativ 2,5 ani. În 2011, Kleideiter a fost numit șef al vânzărilor tehnice pentru semiremorcile basculante la uzina Schmitz Cargobull din Gotha, iar în 2016, a devenit responsabil pentru linia de produse Construction & Agriculture. Din aprilie 2021, a condus linia de produse General Cargo în Altenberge. Ralph Kleideiter este căsătorit și are doi copii.

Schimbări în Consiliul de Supraveghere

Yvonne Seggewiss a preluat, de asemenea, funcția de membru al Consiliului de Supraveghere,

înlocuindu-l pe Manuel Terhürne, la 1 aprilie 2025.

Membru al Consiliului de Supraveghere din septembrie 2019, Manuel Terhürne părăsește consiliul la cererea sa, după ce a preluat funcția de șef al producției la uzina de semiremorci frigorifice din Vreden.

Yvonne Seggewiss, membră a Consiliului Lucrătorilor la uzina din Vreden, a ocupat deja aceeași funcție între aprilie 2013 și septembrie 2019 și revine acum în calitate de reprezentant al angajaților în Consiliul de Supraveghere.



SCANIA: CELE MAI MARI TENDINȚE DIN 2025 ÎN DOMENIUL MOBILITĂȚII ELECTRICE

De la noua tehnologie a bateriei la extinderea rețelilor de încărcare – ce anume determină următoarea fază de electrificare? Am vorbit cu trei experți din industrie pentru a afla care sunt tendințele cheie care modelează anul 2025.

Fredrik Allard, Senior Vice President and Head of E-mobility la Scania: „În 2025, impulsul din spatele transportului greu electrificat va continua să crească. La Scania, vedem că cererea pentru camioanele noastre electrice cu baterie crește rapid, iar registrul nostru de comenzi o dovedește. Marea noastră provocare din acest an este creșterea producției pentru a ține pasul. Lucrăm din greu pentru a reduce timpii de livrare – extinzându-ne rețeaua de furnizori,

sporind rezistența și ne asigurăm că obținem mai multe BEV-uri pe drum, mai repede.

Încărcarea publică se extinde, de asemenea, rapid, iar prețurile sunt în scădere. Acesta este un spațiu în care avem un impact real – reducând costurile și făcând încărcarea mai accesibilă pentru clienții noștri, prin implicarea noastră în soluțiile de încărcare TRATON. Și apoi este competiția. Noi jucători intră pe piața BEV, iar în Asia, unul din cinci camioane noi vândute este

acum electric. Dar nu suntem pe cale să stăm pe spate și să privim. În orice caz, asta ne entuziasmează și mai mult. Știm ce este nevoie pentru a construi camioane de clasă mondială și aducem aceeași experiență în e-Mobility. Suntem pregătiți.”

Stimulente și politici

Emilia Käck, Public Affairs Manager for Electrification la Scania: „La nivel politic în Europa, mai multe inițiative cheie ar putea accelera



100% Electrică. Zero emisii.

Semiremorca 100% electrică **S.KOe COOL** cu unitate de răcire electrică, cu baterie și axa generatoare. Suprastructura izotermă din panouri FERROPLAST®, împreună cu unitatea de răcire S.C.U și sistemul Telematic Trailer-Connect® asigură condițiile optime de funcționare, cu emisii zero. Mai multe informații: info.romania@cargobull.com, www.cargobull.com/ro
Birouri: București 0723 266 287; 0721 250 751 • Iași 0727.770.326 Cluj - tel. 0726.678.316; 0726.678.315 • Timișoara - tel. 0735.212.052

**SCHMITZ
CARGOBULL** 
The Trailer Company.



electrificarea transportului greu. În primul rând, avem Dialogul strategic privind viitorul industriei auto – o inițiativă pozitivă a noii Comisii UE care va avea ca rezultat un plan de acțiune pentru industrie. Această inițiativă semnalează faptul că la nivel de Comisie se recunoaște importanța sectorului auto european și apreciază contribuția actorilor din industrie ca noi.

Poziția noastră este clară: trecerea către transport durabil și electrificare este cheia pentru menținerea competitivă a industriei. Pentru ca acest lucru să se întâmple, întregul ecosistem trebuie să evolueze, sprijinit de condiții favorabile mai puternice.

Accentul ar trebui să se pună pe stimulente și politici care îmbunătățesc economia totală de funcționare pentru companiile de transport care investesc în soluții electrice. Aceasta include extinderea infrastructurii de încărcare, sprijinirea aprovizionării cu vehicule ecologice și încurajarea cumpărătorilor de transport să acorde prioritate transportului cu emisii reduse de carbon.”

Calitatea locațiilor de încărcare

Petra Sundström, Managing Director la TRATON Charging Solutions, o companie din cadrul TRATON GROUP – din care face parte Scania – axat pe facilitarea transportului comercial electric: „În calitate de persoană care reprezintă o companie dedicată

facilitării transportului electric – prin inițiative precum oferte favorabile cu utilitățile – este încurajator să vedem semne că prețurile publice la energie electrică sunt în scădere. Prețurile pe care le negociem sunt acum în intervalul 30–40 de cenți de euro (fără TVA), față de ratele publice actuale de 60–80 de cenți. Aceasta înseamnă că, în ceea ce privește costul total de proprietate (TCO) pentru camioanele electrice, chiar și atunci când se bazează pe încărcarea publică, devine din ce în ce mai viabil.

O altă tendință pe care o văd este că, odată cu extinderea continuă a încărcării publice pentru camioane, vom trece dincolo de simpla „numărare a punctelor de încărcare”. Discuția se va îndrepta către calitatea fiecărei locații. Capacitatea de încărcare este factorul cel mai evident, dar facilitățile și oportunitățile de interacțiune socială în timpul pauzelor vor juca un rol din ce în ce mai important. Și niciun șofer de vehicul greu (HDV) nu vrea să intre într-o stație de încărcare proiectată pentru autoturisme.

Vorbind despre comoditate – deși pe termen scurt, șoferii vor avea în continuare nevoie de mai multe carduri de încărcare pentru încărcarea publică, văd un rol tot mai mare pentru soluțiile cu o singură cartelă cum ar fi Scania Charging Access. Oferă locații de încărcare validate pentru camioane și, cu sprijinul Traton Charging Solutions, va îmbunătăți continuu

acoperirea și prețurile.

Privind în viitor, vom vedea, de asemenea, soluții IT inteligente care integrează navigarea, taxarea rezervărilor și facturarea direct în sistemul de management al flotei unei companii de transport. Scania Charging Access, alimentat de TRATON Charging Solutions, este gata.

O altă inițiativă importantă este rezultatul viitor al procesului de achiziții publice din Germania pentru extinderea rețelei publice de încărcare rapidă pentru vehiculele grele. Acest lucru va îmbunătăți semnificativ accesul la punctele de încărcare rapide și prietenoase cu camioanele de-a lungul celor mai aglomerate autostrăzi din Europa. De asemenea, este încurajator faptul că Polonia și-a angajat 1,4 miliarde de euro pentru a sprijini electrificarea. O treime din finanțare va merge către transportatorii care investesc în camioane electrice, o altă treime către infrastructura de încărcare, iar ultima treime către extinderea capacității rețelei electrice.

Privind mai departe, îi încurajez pe toți clienții noștri să țină cont de legislația de mediu deja aprobată, cum ar fi viitorul Sistem de comercializare a certificatelor de emisii pentru clădiri și transport rutier (ETS2). Începând din 2027, ETS2 va pune un preț pe emisiile de carbon din transportul rutier, conducând în continuare la trecerea către soluții cu emisii zero, cum ar fi BEV-urile.



CAMIOANELE ELECTRICE MAN AU PARCURS DEJA 500.000 DE KILOMETRI ÎN 2025

- Peste 100 dintre primele 200 de camioane electrice MAN preserie au fost deja utilizate de la începutul anului 2025
- Kilometraj zilnic pentru clienți de până la 800 de kilometri
- Consum mediu pentru toate vehiculele la temperaturi de iarnă 106 kWh la 100 de kilometri
- Economii CO2 de aproximativ 400 de tone în comparație cu autocamioanele diesel atunci când se utilizează 100% electricitate ecologică
- Producția la scară largă a camioanelor electrice va începe la mijlocul anului 2025

De la începutul anului 2025, peste 100 de camioane electrice MAN au fost utilizate cu succes de furnizorii de servicii logistice din Germania, Austria, Belgia și Țările de Jos, printre alții - inclusiv nume bine-cunoscute precum Duvember, DB

Schenker, Dachser, Dräxlmaier și Koopman. Până în prezent, camioanele electrice MAN au parcurs un total de aproximativ 500.000 de kilometri. Datorită propulsiei lor electrice pe baterii, ar fi economisit aproximativ 400

de tone de CO2 dacă ar fi utilizat 100% electricitate ecologică, comparativ cu un camion diesel, care consumă aproximativ 27 de litri la 100 de kilometri. Presupunând că fiecare dintre aceste vehicule acoperă 1,2 milioane de kilometri

LoiMacron

Servicii de reprezentare
în Franța pentru
transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





pe durata sa de viață, numai aceste camioane electrice pot economisi aproximativ 120 de mii de tone de CO₂, presupunând aceleași premise. Vehiculele fac parte dintr-o preserie inițială de 200 de vehicule pe care MAN le-a produs deja în 2024 - pentru clienții care doresc să acceseze rapid calea către electromobilitate. Mai multe camioane electrice din această primă preserie sunt livrate clienților MAN aproape zilnic. „Chiar înainte ca producția pe scară largă a MAN eTGX și eTGS să înceapă în luna mai, acumulăm experiență practică valoroasă cu vehiculele din această primă serie alături de clienții noștri. Conceptul nostru de modularitate ridicată a bateriei cu o autonomie potrivită pentru transportul pe distanțe lungi se dovedește a fi foarte reușit. Versiunea de autotractor cu semiremorcă ultra-lowliner pentru cerințe de volum mare este deosebit de populară”, spune Dr. Frederik Zohm, membru al Consiliului Executiv pentru Cercetare și Dezvoltare la MAN Truck & Bus. Volumul zilnic de lucru al camioanelor electrice este impresionant: în aplicații tipice

de transport pe distanțe lungi, leii electrici parcurg între 400 și 600 de kilometri, unul dintre vehicule parcurgând chiar și 800 de kilometri pe zi în varianta de utilizare cu încărcare intermediară. Camioanele electrice se dovedesc a fi extrem de economice și au un consum mediu de aproximativ 106 kWh la 100 de kilometri pe întreaga flotă, în ciuda condițiilor meteorologice nefavorabile din primele câteva luni. William Kratsch, responsabil cu operațiunile directe la DB Schenker, trage o concluzie pozitivă cu privire la noile achiziții complet electrice ale flotei: „Până în prezent, autocamionul a funcționat fără probleme și prezintă un consum mai scăzut în comparație cu alte camioane electrice utilizate pe rute similare. Acesta este un semn pozitiv pentru eficiența MAN eTGX și ne face optimiști cu privire la viitor.

MAN Polar Express: rută parcursă complet electric de la Cercul Polar la München

Camionul electric MAN și-a demonstrat, de asemenea, capacitatea practică nelimitată cu MAN Polar Express. La jumătatea lunii martie, un camion electric

cu semiremorcă eTGX a parcurs distanța de 3 000 de kilometri de la Cercul Polar până la München doar cu ajutorul bateriei. În acest fel, nu numai că și-a demonstrat autonomia impresionantă, chiar și la temperaturi înghețate. De asemenea, s-a demonstrat că transportul transeuropean pe distanțe lungi cu autocamioane complet electrice, cu utilizarea exclusivă a infrastructurii publice de încărcare, este deja posibil în prezent. De asemenea, în centrul atenției este cardul de încărcare MAN Charge&Go, care face ca încărcarea publică la stațiile de încărcare de la diverși furnizori de infrastructură să fie o joacă de copii. Polar Express a fost însoțit de influencerii André Brockschmidt (Bauforum 24) și Christina Scheib (Trucker Babes), care sunt bine-cunoscuți în domeniul transportului de marfă. Aceștia își relatează experiențele și întâlnirile din timpul călătoriei complet electrice de la Cercul Polar la München în cinci episoade video, care au fost publicate pe canalul YouTube MAN Truck & Bus. În același timp, influencerii au postat impresii despre tur pe canalele lor de comunicare.



Concept modular pentru o autonomie de până la 500 de kilometri

Versiunea pentru distanțe lungi a MAN eTGX are o autonomie de aproximativ 500 de kilometri și este un pionier în clasa sa în ceea ce privește modularitatea bateriei și varietatea de opțiuni de configurare: Sunt posibile până la un milion de variante diferite de combinare, oferind autocamionul complet electric potrivit pentru orice aplicație. Fiind un vehicul low-liner, cu o înălțime redusă a semiremorcii de 950 mm și un ampatament foarte scurt de doar 3,75 metri, dar cu o capacitate maximă a bateriei, acesta este perfect pentru utilizarea în logistica auto, unde volumul maxim de încărcare până la o înălțime interioară de trei metri este crucial. Cu toate acestea, cu o gamă de

patru, cinci sau șase pachete de baterii și niveluri de putere de 449 și 544 CP, autocamionul poate fi, de asemenea, adaptat optim pentru orice altă sarcină de transport. În plus, față de tehnologia standard de încărcare CCS (până la 375 kW), acesta poate fi comandat și cu noul standard MCS cu o putere de încărcare de până la un megawatt, care permite o încărcare intermediară și mai rapidă în timpul pauzei de condus a șoferului. Companiile de transport beneficiază, de asemenea, de consultanța eMobility 360 de grade oferită de MAN atunci când fac tranziția către electromobilitate: consultanța privind trecerea la electromobilitate include analize specifice clienților privind implementarea vehiculelor și cerințele infrastructurii de încărcare. Gama de servicii MAN include, de

asemenea, furnizarea infrastructurii de încărcare prin parteneriate cu furnizorii de infrastructură de încărcare. În plus, la fel ca în cazul camioanelor cu motor convențional, contractele de service și soluțiile de finanțare special adaptate la mobilitatea electrică, precum și numeroase servicii digitale sunt disponibile pentru utilizarea noilor lei electrice. Printre acestea se numără MAN eReadyCheck, care poate fi utilizat pentru a verifica modul în care rutele lor de livrare pot fi conduse exclusiv electric, precum și serviciul de încărcare MAN Charge & Go, inclusiv cardul de încărcare, care permite planificarea și facturarea simplă și consolidată a încărcării pentru rutele internaționale.

VEDETĂ PE ORICE ȘANTIER.

MAN TGS INDIVIDUAL LION S.

#SimplyMyTruck

www.man.ro





MAN ÎȘI PROPUNE SĂ VÂNDĂ PESTE 30.000 DE AUTOUTILITARE ÎN 2025

- Segmentul autoutilitarelor va deveni pilonul de bază al activității MAN - cota de piață în UE a crescut la 3,5% în 2024
- Este planificată continuarea dezvoltării internaționale, inclusiv în Emiratele Arabe Unite
- Extinderea portofoliului: microbuzele MAN sunt acum disponibile cu modificările sistemelor de siguranță active, pasive și de securitate cibernetică

Segmentul autoutilitarelor devine din ce în ce mai mult un pilon de bază al activității MAN Truck & Bus. Obiectivul este de a vinde peste 30.000 de van-uri pentru prima dată în 2025, după ce în 2024 a fost stabilit un alt record cu aproximativ 27.700 de unități. 98% din vehicule sunt încă vândute în Europa. În viitor, vor fi vizate și piețele internaționale - inclusiv Emiratele Arabe Unite. Portofoliul de modele este acum complet. Microbuzele MAN sunt acum disponibile cu modificările sistemelor de siguranță active, pasive și de securitate cibernetică.

„MAN TGE reprezintă o poveste de succes pentru MAN. De la zero la 27.700 în ultimii opt ani, cu o cotă

de piață de 3,5% în Europa. Și am extins continuu portofoliul. Cu MAN TGE Next Level, am realizat cea mai cuprinzătoare actualizare din istoria modelelor noastre, cu o gamă versatilă de sisteme de asistență de ultimă generație. Vehiculul stă la baza diverselor adaptări personalizate oferite fie din fabrică, fie prin departamentul MAN INDIVIDUAL. Împreună cu rețeaua noastră de service, avem o ofertă fantastică pentru clienții noștri”, spune Daniel Holbein, șeful MAN Business Van.

Noile microbuze MAN TGE Coach și MAN TGE Intercity, bazate pe modelul anului 2025, cunoscut sub numele de TGE Next Level, completează gama

MAN. Vehiculul de bază, MAN TGE Next Level, este mai bine protejat împotriva manipulării digitale datorită unei adaptări fundamentale a arhitecturii rețelei de bord, a unităților de control și a senzorilor. Sistemele de siguranță activă sunt deosebit de importante în transportul de pasageri. Acest lucru a fost îmbunătățit semnificativ de noile sisteme de asistență a vehiculelor. Au fost adăugate următoarele sisteme: Blind Spot și Collision Warning (standard la microbuze), Turn Assist (opțiune nouă), Cruise Assist Plus, inclusiv Emergency Assist, ACC Stop & Go și Active Lane Keeping și Traffic Jam Assist (opțiune nouă). Sistemele de asistență standard



Emergency Brake Assist și Traffic Sign Recognition contribuie, de asemenea, la creșterea siguranței pasagerilor.

Locul de muncă al șoferului, acum digital, a fost complet modernizat și este proiectat ergonomic, având comenzi dispuse intuitiv și mult spațiu pentru depozitare. Cu panoul de instrumente digital, șoferul are întotdeauna toate detaliile importante în vedere și, datorită volanului multifuncțional ergonomic nou dezvoltat, poate selecta noile sisteme de asistență și alte funcții fără a fi nevoit să ridice mâna de pe volan. Pornirea fără cheie, frâna electronică de parcare, MAN SmartLink și noul schimbător automat de viteze, care este acum amplasat direct pe coloana de direcție, fac munca de zi cu zi și mai ușoară.

Ecranul tactil central MAN Media Van servește drept nou centru de comandă al autovehiculului și permite controlarea funcțiilor acestuia. MAN TGE este dotat standard cu un ecran de 10,4 inch, tuner DAB+ și interfață Bluetooth. Funcțiile suplimentare precum navigația, controlul vocal,

streaming-ul media și un ecran de 12,9 inch pot fi comandate opțional. MAN TGE Intercity este potrivit ca microbuz de transport, de exemplu, pentru școli și cluburi sau pentru excursii în industria hotelieră.

Este disponibil cu 16 sau 19 locuri pentru pasageri. Fiind un vehicul cu 16 locuri, TGE Intercity oferă un spațiu pentru scaune cu rotile în spate după îndepărtarea a patru scaune. Având 19 locuri, operatorul beneficiază de o capacitate sporită de pasageri. MAN TGE Coach este microbuzul destinat grupurilor de turism și transportului individual de pasageri. Până la 16 pasageri se pot bucura de scaune din piele reglabile de înaltă calitate și de spațiu suplimentar pentru picioare în MAN TGE Coach. Acest lucru asigură o călătorie confortabilă, în special, în cazul călătoriilor lungi. Podeaua cu aspect de lemn, tapițeria interioară cu materiale de înaltă calitate și iluminatul ambiental creează accente vizuale. Alte puncte forte ale TGE Coach sunt portbagajul spațios, care poate fi accesat prin hayon, și geamurile de protecție.

Ambele microbuze MAN le oferă

pasagerilor acces convenabil prin intermediul ușii batante electrice de pe partea pasagerului. Sistemul separat de aer condiționat din compartimentul pentru pasageri este, de asemenea, standard. Sistemul auxiliar de aer condiționat de 13 kW asigură automat suficient aer proaspăt și temperaturi confortabile. Cu tracțiune spate și 120 kW (163 CP), microbuzele sunt disponibile cu o cutie de viteze manuală cu 6 trepte (numai Intercity) sau cu noua transmisie automată cu 8 trepte. Greutatea totală admisă a microbuzelor este de 5.0 tone. În ceea ce privește transportul de călători, producătorul de vehicule comerciale din München oferă, de asemenea, van-ul combi MAN TGE cu cele trei linii de produse Basic, Shuttle și Mobility. Vehiculul de 3,5 tone pentru maxim opt pasageri impresionează prin transportul combinat de pasageri și marfă. Două înălțimi ale acoperișului, două ampatamente și tracțiune față, spate și integrală sunt disponibile pentru TGE Combi. În plus, MAN TGE se bucură de o popularitate crescută în rândul companiilor de carosare a

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

detasaretransport.ro





microbuzelor din întreaga Europă. Un exemplu este microbuzul cu podea joasă Civitas Economy de la producătorul olandez Tribus. Vehiculul de 3,5 tone cu un număr maxim de opt locuri pentru pasageri poate fi, de asemenea, utilizat în mod flexibil în transportul public datorită afișajului electronic al destinației, zonei cu podea joasă cu rampă pentru scaune cu rotile, sistemului variabil de podea Triflex Air cu scaune rabatabile și ușilor largi de metrou.

Informații generale

Disponibilitatea specifică fiecărei țări poate varia. Vehiculele și produsele pot diferi în ceea ce privește forma, designul, culoarea și sfera de furnizare. Unele dintre imagini pot include echipamente speciale, accesorii și elemente decorative care fac obiectul unor costuri suplimentare. Caracteristicile și echipamentele tehnice ale vehiculelor descrise sunt doar

exemple și pot diferi, în special în funcție de specificul țării. Este posibil ca produsele și serviciile prezentate să nu fie disponibile în toate țările. MAN își rezervă dreptul de a face modificări în orice moment. Sistemele de aer condiționat din vehiculele MAN conțin gaze fluorurate cu efect de seră (R134a / GWP 1,430 cu până la 1,15 kg echivalent cu 1,6445 t CO₂). În clasele de vehicule MAN TGE N1, M1, N2 și M2, se utilizează agent frigorific de tip R1234yf. Valoarea GWP a agentului frigorific utilizat este de 4 (agent frigorific de tip R1234yf). În cazul unui compresor cu un singur agent frigorific, cantitățile de umplere variază între 540 și 570 de grame. În cazul a două compresoare frigorifice, acestea variază între 785 și 815 grame. Cu MAN eTGE, se utilizează agentul frigorific R134a. Valoarea GWP a agentului frigorific utilizat este de 1,430 (agent frigorific de

tip R134a). Nivelurile de umplere depind de compresorul de agent frigorific și variază între 560 și 590 de grame.

În acest sens, cei de la MAN sunt conștienți de responsabilitatea lor pentru ambalajele pe care le folosesc și le implementează în mod responsabil conform specificațiilor Packaging Act (VerpackG). Puteți returna gratuit ambalajele pe care MAN le-a introdus pe piață, în Germania, care nu fac obiectul participării la sistem.

Informații suplimentare pentru MAN TGE

Vehiculele MAN TGE sunt echipate standard cu anvelope de vară. Vă rugăm să verificați reglementările naționale obligatorii cu privire la anvelopele de iarnă. Partenerul dumneavoastră MAN vă va consilia cu plăcere.

Datele specificate privind consumul de combustibil și emisiile au fost determinate în conformitate cu procedurile de măsurare prevăzute de lege. Începând cu 1 septembrie 2017, unele vehicule noi sunt deja omologate în conformitate cu procedura de testare WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure), o procedură de testare mai realistă pentru măsurarea consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂. De la 1 septembrie 2018, WLTP a înlocuit, de asemenea, noul ciclu european de conducere (NEDC)





pentru vehiculele comerciale ușoare. În cazurile în care valorile consumului de combustibil și ale emisiilor sunt specificate ca intervale de valori, acestea nu se referă la un anumit vehicul și nu fac parte din oferta de vânzare. Acestea sunt utilizate exclusiv în scopuri comparative între diferitele tipuri de vehicule.

Echipamentele și accesoriile suplimentare (piese adiționale, formate diferite de anvelope etc.) pot modifica parametrii relevanți ai vehiculului, precum greutatea, rezistența la rulare și aerodinamica. Alături de condițiile meteorologice, de trafic și stilul de condus, acestea pot afecta, de asemenea, consumul de combustibil și de energie, emisiile de CO₂ și cifrele de performanță pentru vehicul. Clasele de eficiență clasifică vehiculele pentru transportul de persoane înmatriculate cu numărul



M1 în funcție de emisiile de CO₂, ținând cont de greutatea proprie a vehiculului. Vehiculele care sunt conforme cu media sunt clasificate ca D. Vehiculele care sunt peste media actuală sunt clasificate ca A+, A, B sau C. Vehiculele care sunt sub medie sunt clasificate ca E, F sau G.

Informații suplimentare privind

consumul oficial de combustibil și emisiile specifice oficiale de CO₂ ale vehiculelor noi pentru transportul de călători înmatriculate cu numărul M1 pot fi găsite în „Ghidul privind consumul de combustibil, emisiile de CO₂ și consumurile de energie ale tuturor modelelor noi de autoturisme”.

MEC DIESEL
SPARE PARTS SPECIALIST

Ai nevoie de un motor?

Avem peste 3000 de motoare disponibile.



SCANEAZĂ CODUL ȘI VEZI TOATĂ OFERTA!



WWW.MECDIESEL.RO



UNTRR: PRIMA OPERAȚIUNE DE TRANSPORT TIR ROMÂNIA – IORDANIA CU TRANZITAREA IRAKULUI

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR), în parteneriat cu firma SIMON TRUCK SRL, anunță lansarea primei curse efectuată sub acoperirea Convenției TIR, din România – în Iordania cu tranzitarea Irakului, marcând redeschiderea unor rute istorice de transport rutier între Europa și Orientul Mijlociu.

Camionul operat de SIMON TRUCK SRL a ieșit din România în cursul zilei de 15 aprilie 2025, prin punctul de frontieră Giurgiu – Ruse, urmând traseul: Kapitan Andreevo – Kapikule – Habur – Zakho – Trebil – Al Karama – Amman. Transportul se realizează sub acoperirea sistemului

TIR, emis de UNTRR – singura asociație garanta a sistemului TIR în România – și va fi monitorizat permanent prin GPS, utilizând coridoare sigure în Irak.

Repornirea unei tradiții comerciale

Înainte de 1989, șoferii români parcurgeau frecvent rute comerciale spre Orient sub acoperirea TIR, cu camioane Roman Diesel, bazându-se pe hărți tipărite și indicatoare rutiere. Astăzi, camioanele beneficiază de tehnologii moderne, precum GPS, tahografe G2V2 și cabină dotată cu aer condiționat, oferind condiții net superioare de siguranță și confort.

România are în vigoare acorduri bilaterale privind transportul rutier internațional cu Irakul (din 1981) și cu Turcia (din 1978), care oferă cadrul legal pentru desfășurarea acestor operațiuni și astăzi.

TIR – singurul sistem de tranzit global care funcționează neîntrerupt de 76 de ani

Sistemul TIR este singurul regim de tranzit vamal recunoscut la nivel global, gestionat de IRU sub mandatul ONU. Acesta permite transportul internațional al mărfurilor cu o singură garanție – de până la 100.000 EUR pentru taxe vamale





– și beneficiază de proceduri simplificate, fiind recunoscut de 78 de părți contractante din întreaga lume.

Transportul beneficiază de aplicația TIR-EPD, prin care sunt transmise în avans și simultan informațiile despre marfă printr-o pre-declarație electronică TIR. Aceasta se transmite către birourile vamale de plecare, destinație și tranzit, facilitând autorităților vamale să facă o analiză de risc și astfel permite transportatorului trecerea rapidă a frontierelor.

Țările din Orientul Mijlociu au aderat recent la Convenția TIR și utilizează sistemul TIR cu un real succes, beneficiind de o reducere semnificativă a timpului de așteptare la trecerea frontierelor și de reducerea emisiilor poluante, înregistrând creșteri impresionante ale numărului de operațiuni, de la un an la altul, de la sute, mii, la zeci de mii în prezent. Sistemul TIR

facilitează comerțul și transportul între țările GCC cu economii puternice, iar prin operaționalizarea sistemului TIR în Irak, crește conectivitatea dintre statele din Orientul Mijlociu și Europa, într-un moment cheie al explorării de noi parteneriate comerciale.

România are o istorie comercială și diplomatică favorabilă cu țările din Orientul Mijlociu, care ar putea fi repusă în valoare în perioada următoare.

În 2024, la aniversarea de 75 ani a sistemului TIR, Radu Dinescu, Președintele IRU, a declarat: „După 75 de ani, sistemul TIR continuă să eficientizeze procedurile de trecere a frontierelor, reduce povara administrativă pentru companiile de transport, contribuie la creșterea siguranței, facilitează în baza analizelor de risc, asigură transparența, utilizează documente și proceduri reciproc recunoscute și se bazează pe operatori de

transport autorizați de autoritățile vamale.”

Date cheie despre sistemul TIR:

- Reduce timpul de transport cu până la 92% și costurile cu până la 50%
- Peste 30.000 de companii folosesc TIR la nivel global
- Permite tranzitul prin mai multe țări sub o singură garanție vamală
- Garanție de până la 100.000 EUR/țară pentru taxe vamale și accize
- Sprijină Acordul de Facilitare a Comerțului al OMC
- Respectă și implementează Cadrul SAFE al Organizației Mondiale a Vămirilor

În 2024, sistemul TIR a împlinit 75 de ani, rămânând un pilon esențial al comerțului rutier internațional eficient și sigur.



Ford Trucks
Sharing the load

AIC
TRUCKS

Unic importator și distribuitor
Ford Trucks în România

Autostrada București - Pitești km. 13.2
Str. Italia 1-7, Comuna Chiajna

www.ford-trucks.ro
+ 40 21 202 60 00



Sharing the load



UNTRR SOLICITĂ PRELUNGIREA SCHEMEI DE AJUTOR DE STAT PÂNĂ LA 31 DECEMBRIE 2025

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită Ministerului Finanțelor prelungirea schemei de ajutor de stat până la 31 decembrie 2025 și majorarea sumei rambursate pentru acciza suplimentară la 34 bani/litru.

“Aceste modificări ale legislației sunt esențiale pentru ca firmele de transport rutier din România să-și poată menține competitivitatea într-un context economic tot mai dificil. Carburantul rămâne cel mai mare cost, iar majorarea accizei fără măsuri compensatorii adecvate duce la creșterea costurilor operaționale și pune presiune directă pe tariful de transport.

Începând cu anul 2025, mai mulți transportatori români au pierdut contracte de transport bilateral din și către România, ca urmare a acestor costuri ridicate. Aceste evoluții confirmă datele prezentate în Studiul UNTRR Piața Transporturilor Rutiere din România 2018-2030, care arată că în 2023 cele mai mari scăderi s-au înregistrat pe rutele către și dinspre Germania, Țările de Jos, Belgia, Cehia și Polonia. În 2023, transportatorii români au continuat să dețină o pondere semnificativă în comerțul

internațional realizat rutier, cu 66% din totalul exporturilor și 57% din totalul importurilor de mărfuri transportate pe cale rutieră.

Scăderea volumului de servicii de transport rutier efectuate de operatorii români se reflectă inclusiv în datele publicate de Banca Națională a României. Astfel, la sfârșitul lunii noiembrie 2024, soldul exporturilor de servicii de transport rutier a fost de doar 4,555 miliarde euro, în scădere cu 483 milioane euro față de aceeași perioadă a anului 2023, când soldul era de 5,038 miliarde euro.

În acest context, pentru a asigura continuitatea măsurii și predictibilitatea necesară mediului de afaceri, UNTRR solicită prelungirea perioadei de aplicare a schemei de ajutor de stat până la data de 31 decembrie 2025. Valoarea actuală rambursată, de 20 bani/litru, nu mai reflectă realitatea economică. UNTRR solicită majorarea acesteia la 34 bani/litru, astfel încât

să se asigure o compensare parțială echitabilă a accizei suplimentare, în linie cu practicile altor state membre UE.

După majorarea accizei la motorină de la 1 ianuarie 2025, nivelul acesteia a depășit 466 euro/1000 litri – cea mai mare valoare a accizei din România de după 1990. În același timp, nivelul minim european este de 330 euro/1000 litri, iar diferența necompensată afectează direct capacitatea de concurență a transportatorilor români în raport cu operatorii din alte state membre.

Mai multe state UE oferă scheme de rambursare semnificativă a accizei suplimentare: Spania rambursează 4,9 cenți/litru, Croația oferă rambursare integrală, iar Ungaria compensează aproximativ 70% din diferență. Belgia, Franța și Italia aplică, de asemenea, forme consistente de sprijin, care mențin competitivitatea transportatorilor naționali.



În acest context, UNTRR solicită modificarea următoarelor articole din H.G. 153/2024:

- Art. 4 alin. (3): prelungirea perioadei de aplicare a schemei până la 31 decembrie 2025;

- Art. 5 alin. (2): majorarea valorii rambursate la 34 bani/litru.

UNTRR subliniază necesitatea unei intervenții urgente pentru evitarea dezechilibrelor în piața de transport rutier și pentru asigurarea unei concurențe loiale în spațiul UE. În lipsa acestor ajustări, transportatorii români riscă să piardă teren în fața firmelor străine care beneficiază de sprijin activ și consistent din partea propriilor guverne.

De asemenea, este important de avut în vedere că, indiferent de evoluția prețului petrolului și motorinei pe piața europeană, creșterea accizei la nivel național are un impact concentrat pe operatorii de transport din România atât prin reducerea competitivității transportatorilor români și a tuturor

agenților economici din România care utilizează un transport mai scump decât competitorii lor din alte țări. În măsura în care în alte țări la același cost al motorinei fără taxe, fie taxele aplicate sunt mai mici, fie taxele aplicate chiar dacă sunt egale sau mai mari cu cele aplicate în România, dacă prin rambursări integrale sau parțiale de acciză, costul final al motorinei devine mai competitiv decât în România, fluxurile de alimentare ale transportatorilor vor migra către alte state, așa cum s-a întâmplat și în trecut. Estimările arată că, într-un interval de doar trei luni, între 12% și 18% din volumul de motorină alimentat pe teritoriul României ar putea fi redirecționat către țările vecine. Această migrare va conduce implicit la o scădere a sumelor colectate de stat din acciză.

Deși, la prima vedere, statul român ar putea considera că face o economie prin nerambursarea accizei către transportatori, în realitate, pierderile

bugetare cauzate de mutarea alimentărilor în afara țării vor depăși economiile aparente. Astfel, suma finală colectată din acciză se va reduce proporțional cu volumul de carburant alimentat în afara României. Pentru a da o șansă industriei de transport din România și economiei românești în ansamblu, menținerea rambursării parțiale a accizei pentru transportatorii români este cheia atât în situația creșterii prețului motorinei cât și a scăderii acestuia ca urmare a recesiunii economice și a reducerii cererii.

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România își exprimă încrederea în deschiderea autorităților față de această solicitare legitimă a industriei de transport rutier, vitală pentru economia națională și pentru buna funcționare a lanțurilor logistice europene.”, se spune în comunicatul UNTRR din 7 aprilie 2025.

Ofertă de finanțare

IVECO **WAY**

Putere mai mare. Consum mai mic. Dobândă preferențială de **3,99%**
Acum cu **3 ani de garanție.**



ANALIZĂ: CARE CAMIOANE SUNT MAI EFICIENTE: ELECTRICE SAU PE HIDROGEN?

Conseil d'Analyse Économique (CAE) din Franța și Consiliul german al experților economici (GCEE) au făcut o analiză pentru a vedea care camioane sunt mai eficiente și mai ecologice: camioanele pe hidrogen sau camioanele electrice.

Au făcut ceea ce economiștii știu să facă cel mai bine: au analizat cifrele, au rulat modelele și au declarat cu calm că autocamioanele electrice pe baterii nu sunt doar viabile - sunt pariul inteligent. Într-un raport comun franco-german, aceștia au recomandat electrificarea camioanelor și stoparea iluziilor legate de hidrogen.

Transportul rutier, în special transportul rutier de marfă, este elefantul îmbibat cu motorină din camera climatică a Europei. În ciuda titlurilor îndrăznețe despre mașinile electrice și obiectivele zero, emisiile din transportul rutier de marfă abia au scăzut în ultimele decenii.

În UE, transportul este responsabil pentru aproape 30% din emisiile de gaze cu efect de seră. Dintre acestea, transportul de marfă - mai exact, legiunile de camioane care circulă pe autostrăzi - este responsabil pentru mai mult de 30 %. Și este în creștere.

Pe măsură ce economia se extinde, iar consumatorii continuă să fie

dependenți de livrarea de a doua zi, cererea de transport de marfă crește inexorabil. Fără o intervenție serioasă, emisiile din acest sector vor face contrariul scăderii. Ele vor crește.

Dimensiunea transportului rutier de marfă în Europa este uluitoare

În Germania, aproape 2,9 miliarde de tone de mărfuri au fost transportate rutier în 2023. Aceasta reprezintă aproximativ 74% din totalul transportului intern de marfă, în timp ce calea ferată și transportul pe apă își dispută resturile.

Franța transportă aproximativ 1,6 miliarde de tone pe șosea, reprezentând 87% din transportul intern de marfă. În Franța, transportul feroviar de marfă este mai mult un roman istoric decât o alternativă funcțională; căile navigabile interioare sunt frumoase pentru cărțile poștale, dar nu pentru logistică.

Modelul se repetă la nivelul întregii

UE: aproximativ 13,2 miliarde de tone au fost transportate cu camionul anul trecut, generând aproape 1900 de miliarde de tone-kilometru.

Camioanele sunt la putere maximă

Chiar și în Germania, unde există o rețea feroviară care funcționează rezonabil, transportul greu este asigurat de semiremorci, camioane rigide și o mică armată de camioane Sprinter. Și durata călătoriilor? Șocant de scurte. Călătoria medie a unui camion german este de doar 96 de kilometri. În Franța, este puțin mai lungă, dar tendința este inconfundabilă: domină transportul regional și cel pe distanțe scurte. Transporturile transcontinentale nesfârșite pe distanțe lungi reprezintă o nișă în nișă. Majoritatea camioanelor nu trec peste granițe.

Care e concluzia economiștilor?



Camioanele cu baterii electrice (BET, pentru a folosi acronimul lor preferat) nu numai că sunt pregătite pentru prima tinerețe, dar câștigă deja la capitolul costuri. Costul total de proprietate, Sfântul Graal al procesului decizional în materie de flote, atinge astăzi paritatea cu motorina pentru BET-urile din Franța și Germania. Nu în 2030. Nu într-o utopie ecologică. Acum. Și cu cât privim mai departe în viitor, cu atât situația devine mai bună. BET-urile vor fi mai ieftine de utilizat, mai ușor de întreținut și mult mai curate decât orice alternativă alimentată cu hidrogen. Economisții nu se abțin de la cuvinte: electrificarea este singura cale rațională de urmat.

Și apoi, în mod minunat, devin specifici

Raportul prezintă șase recomandări clare - fiecare dintre acestea fiind o mustrare ascutită la adresa narațiunii rătăcitoare privind hidrogenul, care a absorbit atât de multă lățime de bandă politică. În primul rând, internalizați costurile externe ale transportului de marfă. Asta înseamnă că, prin stabilirea armonizată a prețului carbonului și prin modularea clară a taxelor de trecere, lăsați piața să reflecte realitatea. Dacă un camion emite mai mult carbon, ar trebui să plătească mai mult pentru a fi pe drum. În al doilea rând, dublați sprijinul acordat camioanelor cu baterii electrice. Puneți-le în centrul atenției, nu o opțiune printre multe altele într-un bufet tehnologic fără sfârșit. Politicile publice ar trebui să înceteze să mai pretindă că

fiecare tren de propulsie este la fel de viabil. Nu este așa. În acest sens, nici biocombustibilii pentru transportul rutier de marfă nu sunt bine primiți. BET-urile sunt clar în frunte și este timpul să le susținem ca atare.

În al treilea rând, trebuie accelerată implementarea infrastructurii de încărcare de megawați. Aceasta înseamnă investiții publice reale - da, subvenții - de-a lungul autostrăzilor și în depozitele private. Dar, și aici este partea cea mai importantă, numai pentru faza de creștere. Odată ce piața va prinde din urmă, sprijinul poate fi redus. În al patrulea rând, sprijiniți sectorul european de producție a camioanelor - nu într-un mod protecționist de tipul „cumpărați european”, ci prin finanțarea cercetării și dezvoltării în domenii



V O L V O

Volvo FH Aero.
Eficiență extinsă.

Volvo FH Aero oferă eficiență energetică la un nou nivel. Noul design și tehnologiile inovatoare reduc consumul și îmbunătățesc siguranța și confortul șoferului.

www.volvotrucks.ro



care contează: densitatea bateriilor, rezistența lanțului de aprovizionare și protocoalele de încărcare rapidă. În opinia economiștilor, Europa nu își poate permite să lase China să acapareze piața bateriilor pentru camioane, așa cum a făcut cu vehiculele electrice pentru pasageri. În al cincilea rând, analizați cu atenție regulamentul AFIR - foaia de parcurs a UE pentru infrastructura de combustibili alternativi - și relaxați-l acolo unde este necesar. În cazul în care hidrogenul nu se dovedește util pentru transportul de marfă, nu are rost să impunem stații H2 la fiecare 150 de kilometri. Construiți ceea ce piața are de fapt nevoie, nu ceea ce lobbyiștii au promis că va fi necesar. Și, în cele din urmă, fiți realiști în ceea ce privește transportul feroviar. Acesta nu va veni să salveze situația. Transferul modal este o fantezie politică în majoritatea țărilor, așa că trebuie să concentrați investițiile feroviare pe coridoarele cu volum mare și pe legăturile transfrontaliere și nu mai pretindeți că transportul feroviar poate absorbi volume semnificative de marfă pe distanțe scurte sau pe ultimul kilometru.

Aceasta nu este o listă abstractă de dorințe

Este un plan strategic ancorat în realitatea empirică. Și cade

ca o picătură de apă rece peste povestea supraîncălzită a lobby-ului hidrogenului.

În ultimii cinci ani, grupuri precum France Hydrogène, Hydrogen Council și o serie de companii producătoare de gaz și OEM-uri de vehicule au promovat ideea că autocamioanele cu pile de combustie sunt la un pas de a apărea. În orice moment, promit ei, vom vedea camioane cu hidrogen care vor circula pe autobahn, curate, eficiente și sigure din punct de vedere economic. Doar că nu sunt. Sunt scumpe, ineficiente și limitate de infrastructură. Și hidrogenul verde de care au nevoie? Rar, costisitor și încă în mare parte ipotetic. Între timp, camioanele cu baterii sunt deja pe drumuri, ating deja obiectivele de cost.

Diferența dintre dorință și realitate nu a fost niciodată mai mare

Și totuși, lobby-ul hidrogenului rămâne uimitor de bine finanțat și de bine conectat. Franța și Germania au investit miliarde de euro în strategii naționale privind hidrogenul. Fondurile UE au subvenționat stații de alimentare, teste de vehicule și studii fără sfârșit. Producătorii de camioane încasează cu plăcere cecuri de cercetare și dezvoltare atât pentru

hidrogen, cât și pentru baterii. Și pentru o vreme, a funcționat. Mass-media a fost plină de camioane concept strălucitoare și de festivități de inaugurare. Acum, însă, au apărut economiștii, care pun capăt iluziei. Hidrogenul are nișa sa ca materie primă industrială, dar nu ca și combustibil pentru transportul de marfă. Nu într-un sector în care eficiența este regină, infrastructura este restrânsă, iar marjele sunt subțiri.

Adevărata semnificație a intervenției CAE și GCEE nu constă doar în recomandări. Este vorba de momentul ales. Europa se află la o răscruce în calea transportului de marfă și la începutul unui nou mandat parlamentar de cinci ani. Factorii de decizie politică pot fie să continue să-și protejeze pariurile, aruncând cu euro în toate trenurile de rulare imaginabile, fie să se concentreze pe cel care este de fapt în creștere. Economiștii, în felul lor de a fi, pledează pentru concentrare. Ei spun: urmăriți datele, nu visele cu ochii deschiși. Susțineți tehnologia care funcționează. Și nu lăsați să treacă încă cinci ani urmărind fanteziile cu hidrogen, în timp ce BET-urile fac munca grea, arată cleantechnica.com.

PROGER GLOBAL NETWORK

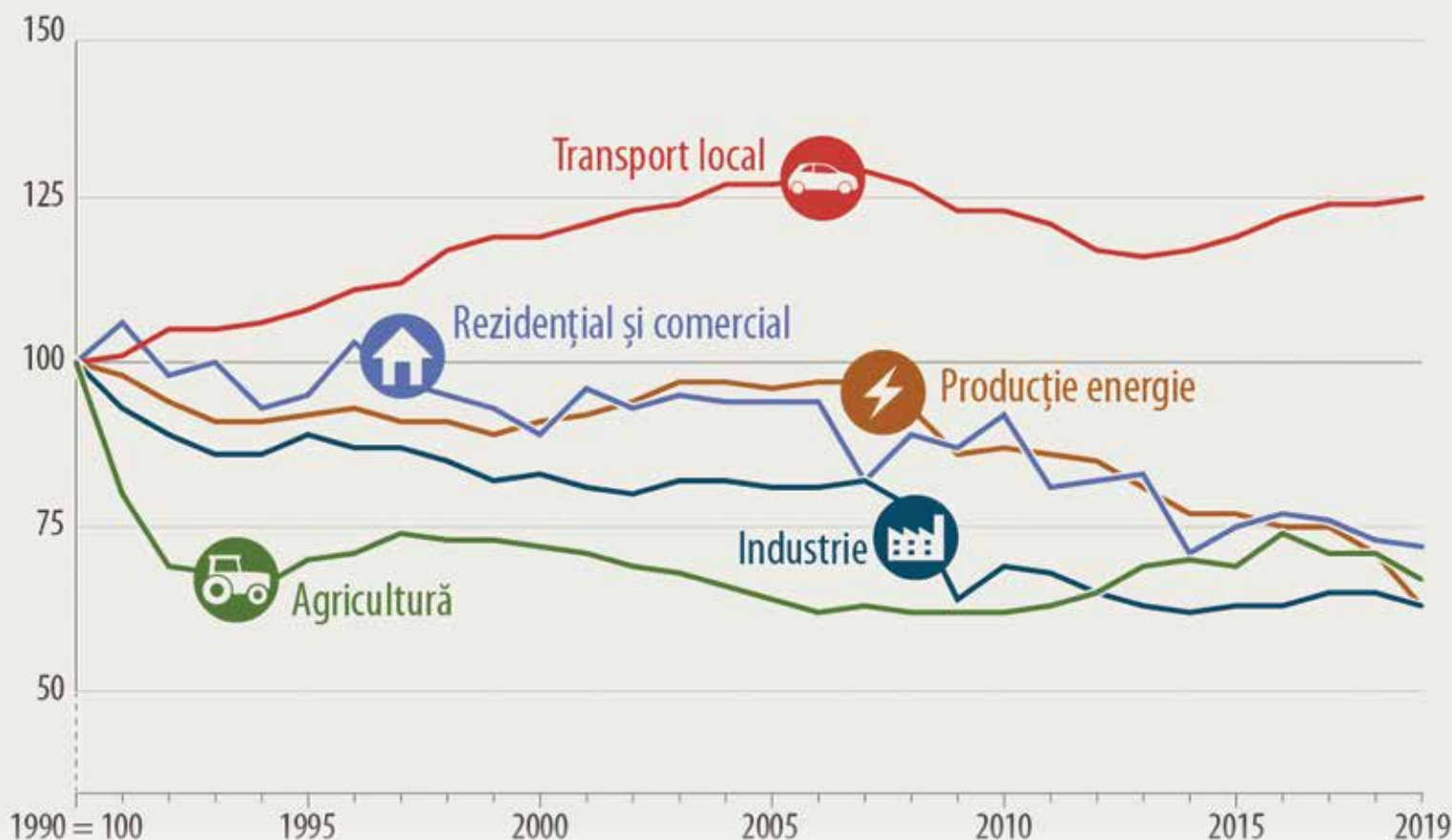
ÎNCHIRIERE UTILAJE ȘI CAMIOANE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT



EMISII ÎN UE*

Schimbări în nivelul emisiilor începând cu 1990
(în echivalent CO₂) pe sectoare



ANALIZĂ CÂT DE MULT POLUEAZĂ CAMIOANELE ÎN EUROPA?

Transportul a fost sursa a circa un sfert din totalul de emisii de CO₂. Dintre acestea, 75% au provenit din transportul rutier, conform unui raport al Agenției Europene de Mediu.

În cadrul eforturilor de reducere a emisiilor de CO₂ și pentru a atinge neutralitatea climatică până în 2050 conform foii de parcurs a Pactului Verde european, este necesară o reducere a gazelor cu efect de seră din transporturi cu 90% față de nivelul din 1990, conform unui raport al Comisiei Europene din anul 2019 și care a fost actualizat în martie 2025.

Emisiile din transportul rutier sunt în creștere

Sectorul transporturilor este singurul în care emisiile de gaze cu efect

de seră au crescut în ultimele trei decenii, creșterea fiind de 33,5% între 1990 și 2019. Realizarea obiectivului nu va fi ușoară, deoarece reducerea emisiilor a încetinit. Predicțiile momentului estimează scăderea din sectorul transporturilor până în 2050 la doar 22%, mult sub ambițiile actuale.

Cine poluează cel mai mult

Transportul rutier reprezintă aproximativ o cincime din emisiile la nivelul UE. Cantitatea de emisii de CO₂

provenite din transportul de pasageri variază semnificativ în funcție de mijlocul de transport. Mașinile particulare poluează cel mai mult, emițând 60,6% din totalul de emisii de CO₂ provenite din transportul rutier european.

În Europa, fiecare mașină personală transporta în medie 1,6 persoane. Trecerea la mașini partajate, folosirea transportului public, a bicicletelor sau mersul pe jos pot reduce emisiile.

Sunt mașinile electrice mai curate?



Există două modalități de reducere a emisiilor de CO2 la mașini: eficientizarea acestora sau schimbarea combustibilului. Majoritatea transportului rutier din Europa a folosit motorină (66,7%), urmat de benzină (24,55%). Mașinile electrice câștigă totuși teren. Acestea au reprezentat 17,8% din totalul autovehiculelor nou înmatriculate în 2021, o creștere semnificativă de la 10,7% în 2020. Vânzările de vehicule electrice (complet electrice sau

plug-in hibride) au crescut masiv din 2017 și s-au triplat în 2020 când obiectivele actuale de CO2 au început să se aplice. Camionetele electrice au reprezentat 3,1% din piața camionetelor nou înmatriculate în 2021.

Câte mașini noi s-au vândut în 2024?

În UE s-au înmatriculat 712.000 de mașini electrice noi în prima parte a anului, creștere de 1% față de prima jumătate din 2023. În cea mai mare

pieță electricele au scăzut cu 16%, în timp ce în a doua au fost creșteri importante. Unele piețe mai mici au avut și scăderi de peste 40%, arată datele ACEA. Cum stă România în acest peisaj.

În iunie, cota mașinilor full-electrice a scăzut la sub 15%. La volume a fost o scădere de 1% la nivelul UE.

Tipuri de mașini, înmatriculările la șase luni în UE și variația față de S1 2023
Mașini pe benzină, 2 milioane,

CEFIN TRUCKS - camioane uzate de vânzare la cele mai bune prețuri



OFERTE AVANTAJOASE DE FINANȚARE

leasing financiar prin AIC Financial Services

PREȚURI SPECIALE

Gamă variată de vehicule cu livrare din stoc.

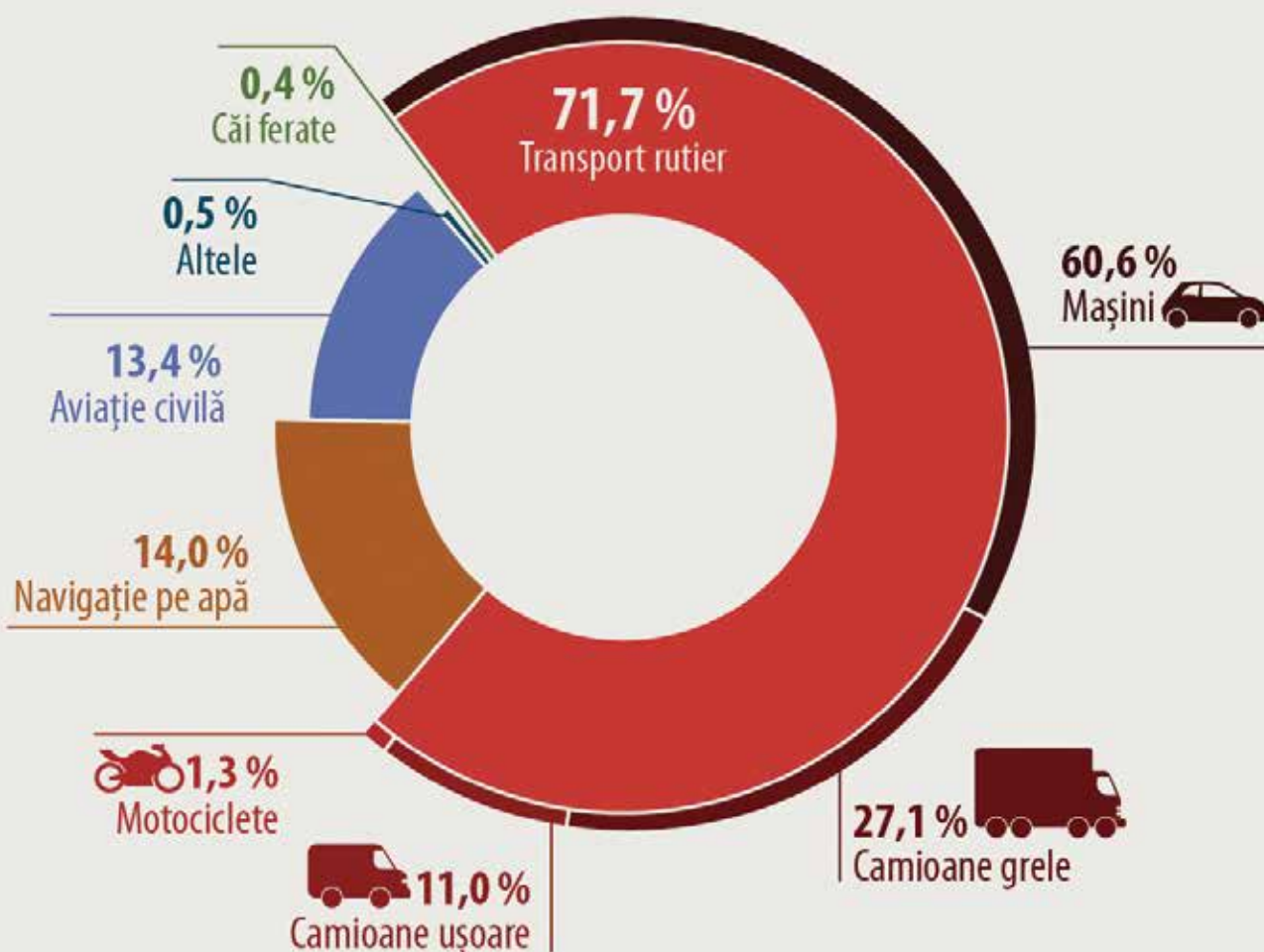
RATE LUNARE FĂRĂ DOBÂNDĂ

Cumperi inteligent în rate cu 0% dobândă.

TRADE IN

Schimbă camionul vechi și optimizează-ți costurile.

Emisii de gaze cu efect de seră defalcate pe mod de transport (2019)



scădere de 0,5%

Mașini diesel, 730.000, scădere de 7%

Mașini electrice, 712.000, creștere de 1,3%

România la șase luni, comparație cu S1 2023

Mașini pe benzină, 27.859, creștere de 2,5%

Mașini diesel, 12.304, creștere de 45%

Mașini electrice, 5.749, scădere de 18%

Germania este cea mai mare piață pentru full-electrice, iar în primul semestru înmatriculările au scăzut cu 16%, spre 184.000. Pe doi este Franța, care a crescut cu 15%, până la 158.000 de unități. Belgia a devenit a treia mare piață, după o creștere de 48% față de prima parte a lui 2023. Totalul a trecut de 64.000. Pe locul patru este Olanda, o piață care a crescut cu câteva procente, trecând de 60.000 de mașini.

Suedia a scăzut cu 20%, spre

42.000 de electrice înmatriculate, în timp ce Danemarca a avansat cu 50%, spre 39.000 de mașini. Dintre piețele mici, Cipru a crescut cel mai mult (61%), iar Letonia a scăzut cel mai mult (41%). Marea Britanie a avut un total de 167.000 de mașini electrice, creștere de 9%.

Câte camioane electrice s-au vândut în 2024?

În 2024, camioanele electrice au reprezentat doar 1,3% din totalul pieței camioanelor din Europa. O adoptare mai largă a camioanelor electrice depinde de mai mulți factori, cum ar fi extinderea infrastructurii publice de încărcare, inclusiv a capacității rețelei electrice, un cost total de proprietate mai favorabil pentru operatorii de transport, achiziții publice de transport cu zero emisii de gaze de eșapament și un lanț de aprovizionare sustenabil.

Cât CO2 produce o mașină?

Când calculăm cât de mult CO2 produce o mașină trebuie să luăm în considerare nu numai emisiile de CO2 în timpul utilizării, ci și emisiile generate de producția și eliminarea acesteia.

Producția unei mașini electrice este mai puțin ecologică decât cea a unei mașini cu motor cu combustie internă, iar nivelul emisiilor provenite de la vehiculele electrice variază în funcție de modul în care este produsă electricitatea.

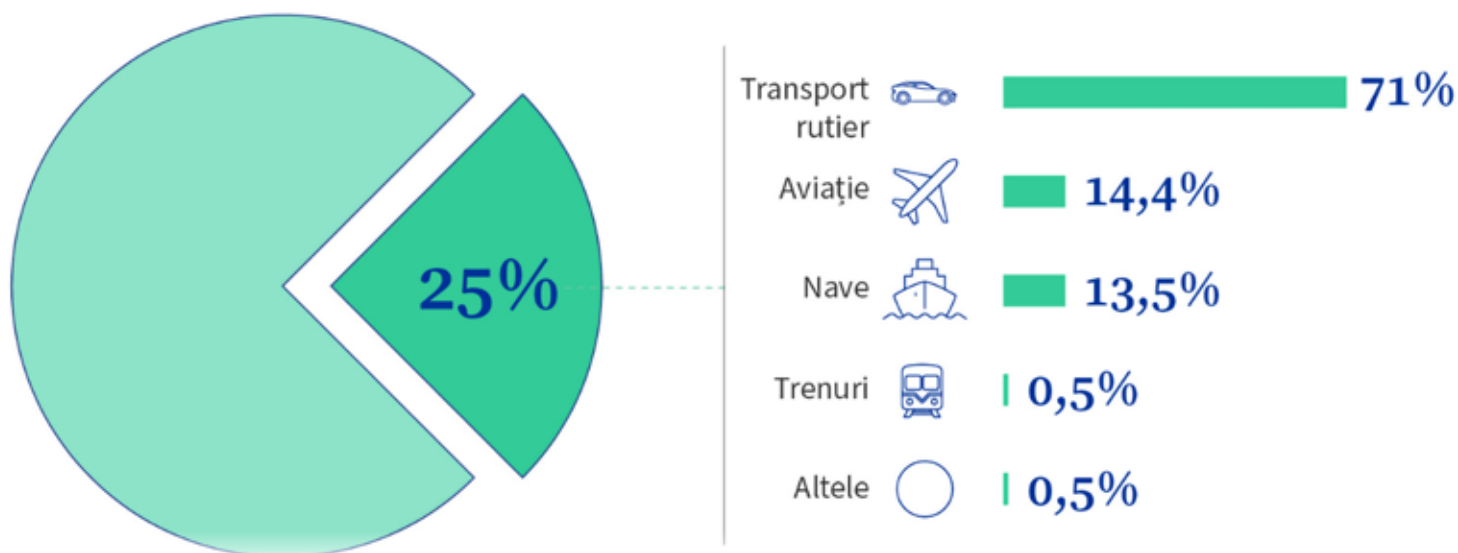
Cu toate acestea, luând în considerare mixul energetic mediu din Europa, autovehiculele electrice se dovedesc a fi deja mai curate decât vehiculele alimentate cu benzină. Deoarece cota de electricitate provenită din surse regenerabile va crește în viitor, automobilele electrice vor deveni și mai puțin dăunătoare pentru mediu, mai ales dacă ținem cont de planurile UE de a face bateriile mai durabile.

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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

Transporturile sunt responsabile pentru aproape 25% din emisiile de gaze cu efect de seră (GES) din UE.



Totuși, eforturile de îmbunătățire a consumului la mașinile noi încetinesc.

Obiectivele UE de reducere a emisiilor din transportul rutier

UE introduce noi obiective privind emisiile de CO₂ cu scopul de a reduce emisiile nocive provenind de la autoturisme și camioane noi. Noua legislație creează premisele ajungerii la zero emisii de CO₂ de la autoturisme și camioane noi până în 2035. Obiectivele intermediare de reducere a emisiilor pentru 2030 sunt de 55% pentru autoturisme și 50% pentru camioane.

Parlamentul și țările UE au ajuns la un acord cu privire la forma finală a normelor propuse în octombrie 2022. Acordul a fost aprobat de Parlament în februarie 2023, dar mai trebuie aprobat formal și de Consiliu.

Cum se va trece la transportul verde?

Mașinile și camioanele produc 15% din emisiile de CO₂ ale UE. Parlamentul a susținut propunerea Comisiei pentru zero emisii de CO₂ de la mașini și camioane până în 2035. Obiectivele intermediare de reducere a emisiilor pentru 2030 sunt de 55% pentru mașini și 50% pentru camioane.

Pentru a atinge aceste obiective,

toate mașinile nou intrate pe piața UE începând cu 2035 vor trebui să aibă emisii zero de CO₂. Aceste reguli nu se aplică mașinilor existente.

Trecerea la vehicule cu emisii zero trebuie să se desfășoare în paralel cu dezvoltarea unei infrastructuri cuprinzătoare de stații de reîncărcare și alimentare. Eurodeputații propun ca până în 2026 să existe zone de încărcare electrică pentru mașini cel puțin la fiecare 60 de kilometri de-a lungul principalelor artere UE și stații de alimentare cu hidrogen la fiecare 100 de kilometri până în 2028.

Infrastructura pentru combustibili alternativi

Principalul obiectiv al Regulamentului privind infrastructura pentru combustibili alternativi (RICA) este de a asigura faptul că cetățenii și întreprinderile au acces la o rețea de infrastructură suficientă pentru reîncărcarea sau realimentarea vehiculelor rutiere și a navelor cu combustibili alternativi. Noile norme vor permite sectorului transporturilor să își reducă în mod semnificativ amprenta de carbon. Aceste norme stabilesc o serie de obiective pentru 2025 sau 2030, printre care:

- vor fi instalate stații de reîncărcare pentru autoturisme și camioane la

fiecare 60 de km

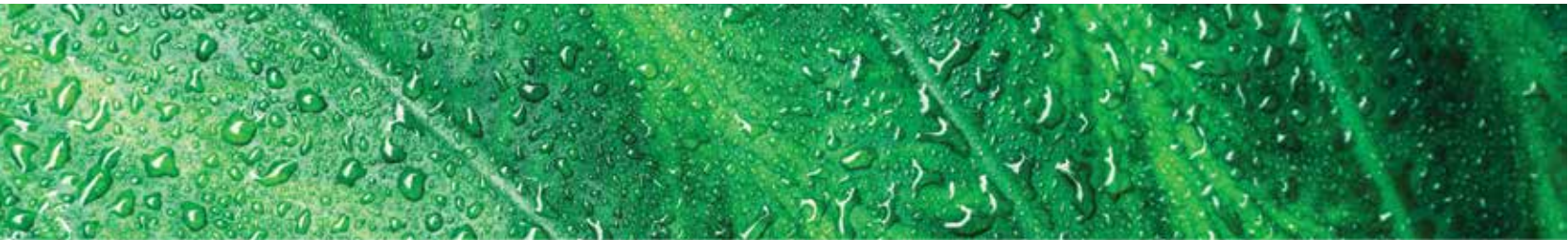
- începând cu 2030, vor fi instalate stații de realimentare cu hidrogen care deservească atât autoturisme, cât și camioane în toate nodurile urbane

- utilizatorii de vehicule electrice sau pe bază de hidrogen vor putea plăti cu ușurință la punctele de reîncărcare sau de realimentare

În iunie 2022, Consiliul a convenit asupra unei poziții comune (abordare generală) cu privire la propunerea de regulament a Comisiei. Consiliul și Parlamentul au ajuns la un acord provizoriu în martie 2023.

Negociatorii Consiliului și ai Parlamentului European au ajuns astăzi la un acord politic provizoriu asupra standardelor privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele. Scopul este reducerea suplimentară a emisiilor de CO₂ în sectorul transportului rutier și introducerea de noi obiective pentru 2030, 2035 și 2040. Noile norme vor contribui la îndeplinirea ambițiilor climatice ale UE pentru 2030 și la atingerea neutralității climatice până în 2050. Acord pentru „eliminarea” camioanele poluante

Propunerea urmărește, de asemenea, să încurajeze o cotă tot mai mare de vehicule cu emisii zero în întregul parc de vehicule grele de la nivelul UE, asigurând totodată



că inovarea la nivelul sectorului și competitivitatea acestuia sunt menținute și consolidate.

Domeniul de aplicare al regulamentului

Colegiuitorii au convenit să extindă domeniul de aplicare al regulamentului, astfel încât aproape toate vehiculele grele noi cu emisii certificate de CO₂, inclusiv camioanele mai mici, autobuzele urbane, autocarele și remorcile, să facă obiectul obiectivelor de reducere a emisiilor.

O derogare de la obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ stabilite în regulament se va aplica:

- micilor producători și vehiculelor utilizate în minerit, silvicultură și agricultură
- vehiculelor destinate utilizării de către forțele armate și serviciile de pompieri
- vehiculelor utilizate de serviciile de protecție civilă, de menținere a ordinii publice și de asistență medicală

Acordul extinde, de asemenea, domeniul de aplicare al regulamentului la vehiculele de uz specific, cum ar fi camioanele pentru colectarea gunoierului sau malaxoarele de beton, într-o etapă ulterioară (2035). În plus, Comisia va analiza posibilitatea includerii camioanelor mai mici (sub 5t) în domeniul de aplicare.

Acordul abordează, de asemenea, chestiunea vehiculelor modernizate, și anume vehiculele convenționale transformate în vehicule cu emisii zero, permițând transferul unor astfel de vehicule între producători. Colegiuitorii au convenit să încredințeze Comisiei sarcina de a evalua, până în 2025, necesitatea de a facilita introducerea pe piață a vehiculelor grele modernizate prin norme armonizate pentru aprobarea acestora.

Noi obiective de reducere a emisiilor
În concordanță cu obiectivele climatice ale UE pentru 2030 și ulterior, Consiliul și Parlamentul au menținut obiectivele stabilite de Comisie în propunerea sa pentru 2030 (45%), 2035 (65%) și

2040 (90%), pe lângă obiectivul de reducere cu 15% pentru 2025 prevăzut deja în regulamentul actual. Aceste obiective se vor aplica camioanelor grele de peste 7,5 t și autocarelor.

Colegiuitorii au convenit să stabilească obiectivele pentru remorci la 7,5% și pentru semiremorci la 10%. De asemenea, aceștia au introdus definiția „remorcilor electrice” pentru a oferi claritate juridică și a adapta regulamentul existent la evoluțiile tehnice ale acestui nou tip de remorcă, având în vedere potențialul remorcilor electrice de a contribui la reducerea emisiilor de CO₂ ale remorcilor.

Obiectivul de emisii zero pentru autobuzele urbane

Propunerea de modificare introduce un obiectiv vizând o cotă de 100% a autobuzelor urbane cu emisii zero până în 2035, stabilind în același timp un obiectiv intermediar vizând o cotă de 90% pentru această categorie până în 2030. Colegiuitorii au convenit să scutească autobuzele interurbane de acest obiectiv și să plaseze acest tip de vehicule grele în cadrul obiectivelor generale pentru autocare.

Clauza de revizuire

Eficacitatea și impactul regulamentului modificat asupra obiectivelor menționate anterior vor fi revizuite de Comisie în 2027. Colegiuitorii au adăugat o serie de dispoziții pentru a face clauza de revizuire mai cuprinzătoare.

Printre altele, Comisia va trebui, de asemenea, să evalueze posibilitatea de a elabora o metodologie comună pentru evaluarea și raportarea emisiilor de CO₂ pe durata întregului ciclu de viață generate de vehiculele grele noi și să realizeze o evaluare a rolului unui factor de corecție în funcție de carbon în tranziția către mobilitatea cu emisii zero în sectorul vehiculelor grele. Rolul unei metodologii de înregistrare a vehiculelor grele care utilizează exclusiv combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂ va fi,

de asemenea, evaluat în cadrul revizuirii.

Etapele următoare

În continuare, acordul provizoriu va fi transmis spre aprobare reprezentanților statelor membre în cadrul Consiliului (Coreper), precum și Comisiei pentru mediu a Parlamentului. Dacă va fi aprobat, textul va trebui să fie adoptat în mod formal de ambele instituții, după ce va fi revizuit de către experții juriști-lingviști, înainte de a putea fi publicat în Jurnalul Oficial al UE și de a intra în vigoare.

Context

Sectorul vehiculelor grele este responsabil pentru peste 25% din emisiile de gaze cu efect de seră generate de transportul rutier în UE. Standardele privind emisiile de CO₂ pentru anumite vehicule grele au fost stabilite pentru prima dată în 2019, cu obiective pentru perioada 2025-2029 și pentru perioada de după 2030, cu o dispoziție care prevedea revizuirea regulamentului până în 2022.

La 14 februarie 2023, Comisia a prezentat o propunere de revizuire a standardelor privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele. Deși propunerea nu face parte din pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”, ea este strâns legată de acesta, întrucât contribuie la obiectivul UE de a-și reduce emisiile nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55% până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990 și de a atinge neutralitatea climatică în 2050. Principalele modificări propuse se referă la extinderea domeniului de aplicare al regulamentului pentru a include autobuzele și remorcile, la definiția termenului „vehicul cu emisii zero” și la noile obiective de reducere a emisiilor la nivelul UE pentru 2030, 2035 și 2040. Aceste obiective nu se aplică remorcilor și autobuzelor urbane, care fac obiectul unor cerințe specifice de reducere a emisiilor de CO₂.



PRIMA VIZITĂ, ÎN GERMANIA, A COMISARULUI EUROPEAN PENTRU TRANSPORTURI, A FOST LA MAN

CEO MAN Alexander Vlaskamp: „Planul de acțiune UE pentru mobilitate este un pas în direcția corectă, dar este necesară o regândire a reglementărilor normelor de poluare”

Prima vizită în Germania, la începutul lunii aprilie 2025, l-a dus pe noul Comisar European pentru Transport Durabil și Turism, Apostolos Tzitzikostas, la MAN Truck & Bus, din München. CEO MAN Alexander Vlaskamp și Chief Technology Officer, Dr. Frederik Zohm, au discutat cu Comisarul UE pentru Transporturi, Apostolos Tzitzikostas, despre temele viitoare ale sectorului transporturilor: electrificare, automatizare și digitalizare. Și despre planul de acțiune al UE de menținere a competitivității producătorilor europeni de vehicule. CEO MAN Alexander Vlaskamp a descris planul ca un pas „în direcția corectă” dar a cerut o extindere și mai rapidă a infrastructurii de încărcare și o regândire a reglementărilor

normelor de poluare.

În acest sens, Uniunea Europeană își propune să reducă semnificativ emisiile de CO2 generate de transportul rutier de mărfuri și, în același timp, să consolideze industria automobilelor ca factor economic important pe continent. La începutul lunii martie, Apostolos Tzitzikostas a prezentat un plan de acțiune menit să mențină producătorii de vehicule din Europa inovatori și competitivi. Printre cele mai importante puncte ale planului de acțiune se numără îmbunătățirea condițiilor cadru pentru o mobilitate durabilă și interconectată. Un accent deosebit este dezvoltarea mai rapidă a infrastructurii de încărcare pentru vehiculele comerciale grele din întreaga Europă.

„MAN preia în mod activ această

provocare: salutăm planul de acțiune al UE și măsurile de sprijinire a industriei vehiculelor comerciale. Acesta este un pas în direcția cea bună, a declarat CEO-ul MAN Alexander Vlaskamp în timpul vizitei lui Tzitzikostas” la München, pe 3 aprilie. „În același timp, ne-am făcut temele și am inițiat deja cel mai mare proces de transformare văzut vreodată în compania noastră.” Întrucât peste 95% din emisiile de gaze cu efect de seră ale MAN sunt cauzate de utilizarea vehiculelor noi vândute, vehiculele cu zero emisii (ZEV) oferă companiei cea mai mare pârghie pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.

Portofoliu cuprinzător de vehicule electrice



În prezent, pe lângă autobuzele complet electrice disponibile în portofoliu, MAN oferă, începând din 2024, o gamă completă de camioane electrice cu o greutate totală de 12 până la 42 de tone și cu o autonomie de până la 800 de kilometri. Primele 120 de vehicule electrice, livrate clienților, au parcurs deja 500.000 de kilometri, economisind aproximativ 400 de tone de CO₂ în comparație cu utilizarea camioanelor diesel. Autobuzele electrice MAN sunt prezente în multe orașe europene de ani de zile: peste 2.000 de vehicule sunt parte a flotelor destinate transportului public sustenabil. Iar primul autobuz complet electric MAN va fi utilizat începând de anul acesta.

Este necesară regândirea

reglementărilor normelor de poluare. În acest sens, Vlaskamp a descris regulamentul actual privind emisiile de CO₂ ca fiind una dintre cele mai mari probleme actuale din industria vehiculelor comerciale. „Setează obiective extrem de ambițioase și amenință producătorii de vehicule cu sancțiuni disproporționate dacă nu reușesc să le îndeplinească - penalități care sunt de 25 de ori mai mari decât în sectorul autoturismelor”, a declarat CEO-ul MAN Vlaskamp. „Aceste sancțiuni ar pune în pericol competitivitatea industriei noastre, ar împiedica investițiile urgente în inovare și, prin urmare, ar costa multe locuri de muncă în Europa pe termen

mediu. Ne-am angajat în mod clar să atingem obiectivul de reducere a emisiilor din flota de vehicule noi cu 45 la sută până în 2030. Cu toate acestea, avem nevoie de o reevaluare a reglementărilor privind emisiile de CO₂ cât mai curând posibil. Trebuie recunoscut faptul că nu mai este în mâinile noastre, ca producători, dacă atingem sau nu obiectivele climatice. Ne-am făcut temele, dar putem fi în continuare penalizați.”

În plus, Vlaskamp a subliniat că limitele specificate ale flotei pot fi respectate numai dacă infrastructura de încărcare pentru vehiculele electrice este extinsă în întreaga Europă. „Până în 2030, vom avea nevoie de aproximativ 50.000 de puncte de încărcare în Europa, inclusiv 30.000 cu o capacitate de încărcare megawatt. De asemenea, vor fi necesare alte 300.000 de puncte de încărcare în depozite”, spune Vlaskamp. În prezent, există doar 1.200 de puncte de încărcare disponibile pentru vehiculele comerciale în Europa. Prin urmare, MAN consideră că este urgent necesară implementarea rapidă a extinderii rețelei.

MAN este un pionier în extinderea rețelei

În același timp, MAN, ca parte a TRATON GROUP, este deja implicată în joint-venture-ul Milence, împreună cu Volvo Group și Daimler Truck, care va înființa cel puțin 1.700 de puncte de încărcare de înaltă performanță pentru vehiculele

comerciale din Europa până în 2027. În colaborare cu furnizorul de energie E.ON, MAN construiește cea mai mare rețea de stații de încărcare a camioanelor din Europa, cu aproximativ 170 de locații și aproximativ 400 de puncte de încărcare pentru încărcarea publică.

Transport automatizat hub-to-hub din 2030

Volumele de marfă și, în special, transportul între centrele logistice - precum depozitele marilor magazine online - sunt în creștere constantă. Utilizarea camioanelor autonome în acest așa-numit trafic hub-to-hub este deosebit de potrivită pentru aceasta. Camioanele sunt eficiente și pot contribui la siguranța rutieră. Prin urmare, MAN a continuat dezvoltarea utilizării camioanelor autonome în hub-urile logistice și pentru traficul hub-to-hub pe autostrăzi, iar în aprilie 2024, a devenit primul producător de vehicule comerciale care a primit o autorizație de testare de nivel 4 bazată pe legea privind conducerea autonomă pe autostrăzile germane. În afară de camioane, autobuzele pot beneficia, de asemenea, de conducere automatizată. MAN a lansat deja diverse proiecte pilot în acest domeniu. De exemplu, operarea modurilor de transport automatizate în sistemul de transport public este testată ca parte a MINGA (Transportul local automatizat din München cu ridepooling, solo bus și mai multe autobuze).



H.C. DUNĂREA BRĂILA A ACHIZIȚIONAT PRIMUL AUTOCAR MAN LION'S COACH

La finalul lunii aprilie, MHS Truck & Bus Group, importatorul și distribuitorul mărcii MAN în România a livrat primul autocar MAN echipei de handbal feminin H.C. Dunărea Brăila.

Parteneriatul MHS Truck & Bus Group cu H.C. Dunărea Brăila, una dintre cele mai importante echipe de handbal feminin din România, împlinește anul acesta 3 ani. Clubul de handbal feminin Dunărea Brăila face un nou pas spre performanță și confort, odată cu livrarea oficială a primului autocar MAN Lion's Coach, acesta fiind destinat deplasărilor la meciurile naționale și internaționale. Autocarul livrat la finalul lunii aprilie este un vehicul cu 3 axe, cu o lungime de 13,4 m și este special configurat pentru a asigura de fiecare dată o

călătorie cât mai plăcută echipei clubului brăilean.

„Parteneriatul nostru cu H.C. Dunărea Brăila împlinește anul acesta 3 ani de susținere constantă și încredere reciprocă. Suntem mândri să fim alături de o echipă tânără și ambițioasă, aflată în continuă dezvoltare și orientată către performanță la cel mai înalt nivel. Prin livrarea noului autocar MAN Lion's Coach, ne reafirmăm angajamentul de a sprijini excelența sportivă și mobilitatea de top.”, a declarat Elena Claudia Iordache, CEO MHS Truck & Bus.

Cel mai nou vehicul al flotei H.C. Dunărea Brăila, autocarul MAN Lion's Coach, este configurat special pentru a susține echipa în cele mai bune condiții de confort, siguranță și funcționalitate. Acesta dispune de 46 locuri, cu scaune amplasate generos, pentru un spațiu optim între pasageri. Scaunele, configurate cu spătar ajustabil, prize USB, cotiere, tetiere reglabile



pe înălțime și măsuțe individuale, au fost atent alese pentru a oferi un nivel ridicat de confort, esențial pentru jucătoarele clubului brăilean înainte și după meciuri. Design-ul personalizat al autocarului reflectă cu fidelitate identitatea clubului datorită culorilor emblematice și a siglei echipei brodată pe fiecare tetieră. Fiecare detaliu a fost atent ales de specialiștii MAN alături de președintele clubului, Adrian Manole, pentru a crea un spațiu dedicat echipei, care inspiră apartenență și motivație. Decorarea





exterioară, realizată cu un design special, transmite vizual forța și spiritul echipei, amplificând prezența acesteia pe drum.

Confortul șoferului este, de asemenea, o prioritate. Scaunul acestuia este dotat cu funcții avansate de reglaj și amortizare, inclusiv încălzire, ventilație activă, două cotiere, suport lombar, suspensie pneumatică și reglaje multiple, pentru a reduce oboseala și vibrațiile în timpul deplasărilor. În interior, autocarul oferă facilități, care transformă orice drum într-o experiență relaxantă, cum ar fi: zona cu masă între scaunele față în față, ideală pentru discuții sau relaxare, bucătăria complet echipată, cu espresso Jura, cuptor cu microunde, chiuvetă, frigider, toaleta cu lavoar și apă curentă, pentru un plus de confort în deplasările lungi. De asemenea, tavanul iluminat cu efect StarrySky, adaugă rafinament și creează o atmosferă calmă și relaxantă.

Autocarul este propulsat de un motor puternic de 520 CP, cu o capacitate cilindrică de 12,4 l, echipat cu tehnologii moderne de eficientizare a consumului. Transmisia automată asigură schimbări de viteză line și rapide, în timp ce sistemul MAN ComfortSteering ușurează manevrarea vehiculului în orice condiții.

În plus, autocarul este dotat cu cele mai noi sisteme de siguranță și asistență pentru șofer, precum: oglinzi digitale OptiView, pentru vizibilitate optimă în orice condiții,

design aerodinamic, ce contribuie la reducerea consumului de combustibil și a zgomotului de rulare, cameră video pentru monitorizarea ușii a doua, cameră frontală, sistem Multimedia Coach pentru divertisment și conectivitate, ESP, EBA, LGS, ACC, precum și sistem de monitorizare a presiunii anvelopelor. De asemenea, autocarul este echipat cu lumini automate, senzor de ploaie și parbriz încălzit.

Toate aceste dotări transformă noul autocar MAN într-un veritabil spațiu mobil de relaxare și concentrare pentru echipă, contribuind la menținerea unui standard ridicat de performanță în competițiile naționale și internaționale.

Datorită flotei sale de vehicule moderne, care include pe lângă autocarul MAN Lion's Coach și un microbuz MAN TGE, echipa H.C. Dunărea Brăila se alătură cluburilor de handbal importante din România. „Această achiziție unică și extrem de importantă ne bucură enorm. Este un vis la care am muncit foarte mult, iar acum a devenit realitate. Noul autocar, dotat la cele mai înalte standarde, ne oferă exact ceea ce avem nevoie: siguranță, confort și condiții optime pentru deplasările echipei. Le mulțumim partenerilor noștri: MHS Truck & Bus Group, CEC Bank, BCR Leasing, Al Dahra Agricoast - Insula Mare a Brăilei, Tancrad, Hidroelectrica și Rigasi Trans, care au făcut posibil acest pas important și care ne sunt alături în susținerea performanței sportive”, a declarat Adrian Manole,

Președintele Clubului H.C. Dunărea Brăila.

Clubul brăilean își extinde, cu acest prilej, flota de vehicule performante, consolidându-și angajamentul de a oferi condiții la cele mai înalte standarde pentru echipa sa.





SCHMITZ CARGOBULL- NOUĂ FILIALĂ ÎN UZBEKISTAN

Schmitz Cargobull își consolidează prezența și apropierea față de clienți în Asia Centrală prin înființarea filialei „Schmitz Cargobull SCA (South Central Asia)”, cu sediul în Chirchik, în apropiere de capitala Uzbekistanului, Tașkent.

Prin introducerea de filiale locale, liderul european în semiremorci își subliniază angajamentul de a fi aproape de clienții săi, pentru a le satisface optim nevoile prin produse și servicii personalizate.

Ceremonia de deschidere a noului sediu, aflat la partenerul local autorizat de service Schmitz Cargobull, Technodom, a avut loc la începutul lunii aprilie. Ralph Kleideiter, Director Comercial (Chief Sales Officer) al Schmitz Cargobull, împreună cu reprezentanții ai filialei, au prezentat noua locație clienților invitați, potențialilor parteneri și reprezentanților presei și au oferit o perspectivă asupra activităților viitoare în regiune. Echipa dedicată de la fața locului oferă suport direct și individual pentru toate întrebările legate de remorci. Aceasta include vânzarea de remorci noi și second-hand pentru transport frigorific și de produse proaspete, transport de mărfuri generale, industria construcțiilor și agricultură, precum și servicii conexe precum finanțare, telematică pentru remorci, contracte de service și furnizarea de piese de schimb.

Un nou depozit de piese de schimb Schmitz Cargobull, cu o suprafață de aproximativ 300 m², a fost amenajat la acest sediu. Scopul este atingerea unei cifre de afaceri de până la 1 milion de euro în primii trei ani. Pe lângă depozitul de piese de schimb, sunt disponibile

și spații de vânzare și prezentare pentru vehicule noi și second-hand. Mai mult, rețeaua de parteneri de service, care în prezent include trei parteneri în întreaga țară, este în continuă extindere.

„Deschiderea filialei din Uzbekistan ne aduce cu un pas mai aproape de clienții noștri din regiunea Asiei Centrale și ne îndeplinește promisiunea de brand: ‘Suntem oriunde se află clienții noștri’. La Schmitz Cargobull, aceasta înseamnă o rețea globală de producție și vânzări directe prin filiale în aproape toate țările europene, precum și pe piețele strategice importante la nivel global. Noua locație ne va permite să răspundem și mai eficient nevoilor companiilor de transport din Uzbekistan și din țările vecine, Turkmenistan și Tadjikistan”, a explicat Ralph Kleideiter, Chief Sales Officer al Schmitz Cargobull. Schmitz Cargobull a înființat o filială în Kazahstan în 2023 pentru a-și extinde prezența în Asia Centrală. Cu noua filială din Uzbekistan, Schmitz Cargobull subliniază importanța țărilor



STAN, importanță reflectată și în creșterea transporturilor din această regiune. Potrivit Comitetului Național de Statistică, volumul total al transportului de mărfuri din Uzbekistan a atins aproximativ 1.521,2 milioane de tone în 2024, reprezentând un record pentru ultimii cinci ani. Comparativ cu 2020, când volumul era de 1.366,7 milioane de tone, aceasta reprezintă o creștere de peste 11%. Transportul rutier rămâne coloana vertebrală a sistemului logistic, reprezentând 92% din volumul total de mărfuri. În 2024, companiile de transport rutier au transportat 1,4 miliarde de tone de marfă.





UNTRR A OBTINUT PRELUNGIREA SUSPENDĂRII SANCȚIUNILOR PRIVIND POZIȚIONAREA GPS PÂNĂ LA 31.12.2025

La solicitarea Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR), aplicarea sancțiunilor pentru nerespectarea obligațiilor privind poziționarea GPS în sistemul RO e-Transport a fost suspendată până la data de 31 decembrie 2025, măsură publicată în Monitorul Oficial.

UNTRR a solicitat autorităților amânarea aplicării sancțiunilor, invocând disfuncționalitățile tehnice existente ale aplicației RO e-Transport, care împiedică îndeplinirea corespunzătoare a obligațiilor de transmitere a datelor de poziționare GPS.

Demersul UNTRR a avut ca scop protejarea operatorilor de transport rutier de aplicarea unor sancțiuni cauzate de problemele de funcționare ale sistemului electronic, având în vedere că platforma nu operează, în prezent, în condițiile optime necesare pentru respectarea integrală a cerințelor legale.

În Monitorul Oficial cu numărul 365 din data de 24 aprilie 2025 s-a publicat ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 29 din 24 aprilie 2025 privind suspendarea aplicării unor dispoziții din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022 pentru instituirea Sistemului național privind monitorizarea transporturilor rutiere de bunuri RO e-Transport și de abrogare a art. XXVIII din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 130/2021 privind unele măsuri

fiscal-bugetare, prorogarea unor termene, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative.

"ARTICOL UNIC

Aplicarea dispozițiilor art. 13^{^1} alin. (1) lit. d) și e), alin. (3), referitoare la alin. (1) lit. e), și alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022 pentru instituirea Sistemului național privind monitorizarea transporturilor rutiere de bunuri RO e-Transport și de abrogare a art. XXVIII din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 130/2021 privind unele măsuri fiscal-bugetare, prorogarea unor termene, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, aprobată prin Legea nr. 375/2023, cu modificările și completările ulterioare, se suspendă, până la data de 31 decembrie 2025, pentru săvârșirea faptelor prevăzute la art. 13^{^1} alin. (1) lit. d), respectiv nerespectarea prevederilor art. 8^{^3}, și la art. 13^{^1} lit. e), din aceeași ordonanță de urgență."

Reamintim că UNTRR a semnalat în repetate rânduri autorităților problemele cu care se confruntă atât transportatorii români cât și cei străini în ceea ce privește disfuncționalitățile grave ale sistemului RO e-Transport.

Sistemul e-Transport e învigoare. Ce amenzi riscă șoferii de camion?

Începând cu 1 aprilie 2025, transportatorii care nu respectă obligația monitorizării vehiculelor prin GPS conform sistemului RO e-Transport urmau să fie supuși unor amenzi semnificative, în contextul implementării stricte a noilor reglementări fiscale. Vă oferim mai jos detalii despre modul de funcționare a sistemului și impactul fiscal al acestor măsuri.

Ce presupune sistemul e-Transport

Sistemul RO e-Transport a fost conceput pentru monitorizarea în timp real a transporturilor rutiere de bunuri cu risc fiscal ridicat. Conform prevederilor OUG 129/2024,

CONTROALELE ISCTR

SEZONUL 01

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

CONTROALELE ISCTR: UN TOTAL DE PESTE 2,6 MILIOANE VIZUALIZARI

Episoadele primului reality show din transporturile românești

"CONTROALELE ISCTR" au devenit virale imediat după lansare și au acumulat peste două milioane de vizualizări pe Facebook.

Cel mai vizionat a fost episodul 07, care a ajuns la peste 1,5 MILIOANE de vizualizări.





operatorii de transport trebuie:

- să echipeze vehiculele fie cu un dispozitiv GPS fix, fie prin utilizarea aplicației mobile e-Transport;
- să transmită în timp real datele privind poziția vehiculului către sistemul ANAF;

- să furnizeze codul UIT asociat fiecărei partide de bunuri, cod unic necesar pentru identificarea transporturilor.

Automatizarea procesului de monitorizare este o măsură esențială pentru creșterea transparenței și combaterea evaziunii fiscale. Totuși, implementarea acestora trebuie să fie funcțională și clară pentru toți operatorii de transport.

Amenzile și termenele de implementare

Conform noilor reglementări, sancțiunile se aplică după cum urmează:

Pentru persoane fizice: amenzi între 10.000 și 50.000 de lei;

Pentru persoane juridice: amenzi între 20.000 și 100.000 de lei.

Inițial, transportatorii care nu îndeplineau cerințele urmau să fie amendați începând cu 1 iulie 2024. Totuși, din cauza problemelor tehnice și de implementare, termenul a fost amânat de trei ori, cel mai recent până la 1 aprilie 2025. Veronica Dutu, consultant fiscal, explică: „Amânarea termenului reflectă dificultățile

tehnice pe care le întâmpină operatorii de transport, însă statul dorește să asigure o tranziție fermă către un sistem digitalizat și transparent.”

Probleme tehnice și disfuncționalități ale platformei

Transportatorii, prin intermediul Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR), au semnalat odată cu expirarea termenului pentru conformare, numeroase disfuncționalități ale sistemului e-Transport:

- aplicația mobilă întâmpină erori frecvente, inclusiv blocaje în transmiterea datelor și închiderea automată în cazul întreruperii semnalului pentru 60 de minute;
- API-ul pus la dispoziție de Ministerul Finanțelor este afectat de erori care generează blocaje în transmiterea datelor;
- ghidul de utilizare al aplicației nu a fost încă disponibil pe site-ul oficial, iar lipsa unei versiuni în limba engleză complică operarea pentru șoferii străini.

Veronica Dutu adaugă: „E clar că s-au făcut investiții masive în tehnologii GPS și software dedicate. Disfuncționalitățile persistente ale platformei pot conduce la penalizări nedrepte, ceea ce nu ar trebui să se întâmple în contextul unei digitalizări menite să simplifice procesele fiscale. Rămâne de văzut

dacă sistemul funcționează și dacă transportatorii se vor conforma.

Fiind ceva nou pentru toată lumea, e firesc să apară și erori dar se vor regla în timp. Un lucru e clar, legea trebuie respectată.”

Propuneri alternative și soluții din partea transportatorilor

Pentru a evita sancționarea operatorilor din cauza deficiențelor tehnice ale sistemului e-Transport, transportatorii solicită:

- amânarea aplicării sancțiunilor până la 1 iunie 2025, acordându-se astfel un timp suplimentar pentru remedierea problemelor tehnice;
- recunoașterea tahografului G2V2 ca alternativă viabilă de monitorizare, având în vedere funcționalitățile extinse ale acestuia (inclusiv înregistrarea automată a trecerii frontierelor și a perioadelor de odihnă).

Implicațiile fiscale și importanța conformării

Implementarea sistemului e-Transport marchează o etapă importantă în modernizarea controalelor fiscale și în reducerea evaziunii în domeniul transporturilor. Operatorii trebuie să se asigure că vehiculele lor sunt echipate corespunzător și că datele de poziționare sunt transmise permanent pe durata transportului. În caz contrar, sancțiunile, care pot



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



ajunge până la 100.000 de lei, vor fi aplicate strict.

În concluzie, este esențial ca operatorii să colaboreze cu autoritățile pentru a implementa un sistem de monitorizare robust și eficient. Respectarea acestor reguli nu doar că previne amenzi severe, dar contribuie și la o mai mare transparență în domeniul transporturilor, element crucial în combaterea evaziunii fiscale.

Ce a anunțat Ministerul Transporturilor

Ministerul Transporturilor a explicat ce înseamnă intrarea în vigoare a e-Transport.

Prin raportarea în sistemul e-Transport, operatorii de transport sunt obligați să transfere, pe toată durata traseului, datele curente de poziționare ale vehiculului în Sistemul RO e-Transport.

„Este un sistem creat special pentru lupta împotriva diverselor forme de fraudă și evaziune fiscală care pot apărea în domeniul transporturilor rutiere de mărfuri, pentru cei care aleg să efectueze livrări sau transferuri neoficiale, care duc la pierderi fiscale pentru stat și la distorsiuni în concurența corectă între companii. Prin intermediul RO e-Transport, autoritățile pot monitoriza în timp real mișcările de mărfuri pe drumurile naționale, identificând și investigând potențialele cazuri de nereguli sau de fraudă fiscală. În final, sistemul RO e-Transport reprezintă o componentă vitală din ecosistemul de modernizare și eficientizare a administrației fiscale pe care

îl implementăm anul acesta”, a explicat fostul ministru Marcel Boloș. Pentru monitorizarea transporturilor de bunuri, Sistemul RO e-Transport va prelua date din sistemele proprii de poziționare în situația în care autovehiculele de transport marfă sunt dotate cu astfel de sisteme sau de la dispozitive de tip terminal de telecomunicații care utilizează tehnologii de poziționare și transmisie de date prin satelit, pe care va fi instalat software-ul pus la dispoziție, în mod gratuit, de Centrul Național pentru Informații Financiare din cadrul Ministerului Finanțelor.

Ce transporturi sunt monitorizate

Categoriile de vehicule rutiere care fac obiectul monitorizării în Sistemul RO e-Transport sunt cele care au o masă maximă tehnic admisibilă de minimum 2,5 tone, încărcate cu bunuri cu risc fiscal ridicat cu o masă brută totală mai mare de 500 kg sau o valoare totală mai mare de 10.000 de lei, aferente cel puțin unei partide de bunuri care face obiectul transportului.

Cine trebuie să utilizeze sistemul e-Transport

La nivel național, obligațiile declarării datelor cu privire la transportul bunurilor cu risc fiscal ridicat revin:

- furnizorului din România, în cazul tranzacțiilor interne;
- operatorului economic care transportă, încarcă și descarcă pe teritoriul României bunuri cu risc fiscal ridicat.

Obligațiile declarării datelor cu privire la transportul internațional al bunurilor revin:

- destinatarului înscris în declarația vamală de import, respectiv expeditorului înscris în declarația vamală de export, în cazul bunurilor care fac obiectul operațiunilor de import sau export, după caz;
- beneficiarului din România, în cazul achizițiilor intracomunitare de bunuri;
- furnizorului din România, în cazul livrărilor intracomunitare de bunuri;
- depozitarului, în cazul bunurilor care fac obiectul tranzacțiilor intracomunitare aflate în tranzit, atât pentru bunurile descărcate pe teritoriul României spre depozitare sau pentru formarea unui nou transport din una sau mai multe partide de bunuri, cât și pentru bunurile încărcate după depozitare sau după formarea unui nou transport pe teritoriul național din una sau mai multe partide de bunuri.

Obligațiile transportatorului rutier:

- să asigure transferul datelor curente de poziționare a vehiculului de transport, care fac obiectul declarației, pe toată durata traseului de transport al bunurilor care fac obiectul monitorizării prin Sistemul RO e-Transport;
- să echipeze vehiculele de transport cu dispozitive de tip terminal de telecomunicații care utilizează tehnologii de poziționare și transmisie de date prin satelit;
- să pună la dispoziția conducătorului auto codul UIT3



TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII



**IOAN DOMNARIU,
DIRECTOR GENERAL
TOTAL NSA**



**MARIAN CIOCAZAN
NEDELCU,
DIRECTOR GENERAL
CONSTRUCȚII GENERALE
OLTENIA**

**DIN LUNA IANUARIE 2021
PE TIRMAGAZIN.RO
ȘI FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN**



primit, care este generat de Sistemul RO e-Transport, prin intermediul căruia se identifică datele aferente unei partide de bunuri.

Ce cuprinde Ghidul e-Transport?

TIR Magazin vă prezintă pe larg cele mai importante prevederi ale acestui Ghid.

În vederea informării tuturor contribuabililor ce realizează transporturi naționale cu risc fiscal ridicat și transporturi internaționale, Ministerul Finanțelor și Agenția Națională de Administrare Fiscală au elaborat Ghidul privind Sistemul național e-Transport, o componentă importantă în digitalizarea ANAF, prin care se urmărește creșterea capacității administrative de combatere a fraudei fiscale.

Cele mai importante prevederi

Pentru monitorizarea transporturilor de bunuri, Sistemul RO eTransport va prelua date din sistemele proprii de poziționare în situația în care autovehiculele de transport marfă sunt dotate cu astfel de sisteme sau de la dispozitive de tip terminal de telecomunicații care utilizează tehnologii de poziționare și transmisie de date prin satelit, pe care va fi instalat software-ul pus la dispoziție, în mod gratuit, de Centrul Național pentru Informații Financiare din cadrul Ministerului Finanțelor, conform prevederilor art. 4 alin. (1) lit. a1 din OUG nr. 41/2022 cu modificările și completările ulterioare.

Software-ul destinat transferului datelor de poziționare a vehiculului de transport va fi descărcat de pe

platformele specializate.

Operatorul de transport rutier este obligat să asigure transferul datelor curente de poziționare a vehiculului de transport, care fac obiectul declarației, pe toată durata traseului de transport al bunurilor care fac obiectul monitorizării prin Sistemul RO e-Transport. Totodată, acesta este obligat să echipeze vehiculele de transport cu dispozitive de tip terminal de telecomunicații care utilizează tehnologii de poziționare și transmisie de date prin satelit. Operatorul de transport rutier este obligat să pună la dispoziția conducătorului auto codul UIT3 primit. Cod UIT este codul unic generat de Sistemul RO e-Transport prin intermediul căruia se identifică datele aferente unei partide de bunuri.

Conducătorul vehiculului de transport are obligația să poarte dispozitivul de poziționare înainte de începerea transportului pe teritoriul național, respectiv să oprească dispozitivul de poziționare numai după livrarea bunurilor la locul de livrare declarat pe teritoriul național sau după părăsirea teritoriului național.

De asemenea, conducătorul vehiculului de transport este obligat să prezinte, la solicitarea organelor competente din cadrul Agenției Naționale de Administrare Fiscală ori din cadrul Autorității Vamale Române, respectiv la solicitarea ofițerilor și agenților de poliție din cadrul Poliției Române, documentele care însoțesc transportul de bunuri care fac obiectul monitorizării prin sistemul RO e-Transport împreună cu codul UIT pus la dispoziție.

Sistemul RO e-Transport include:

- module informatice de gestiune a transporturilor de bunuri prin care sunt înregistrate datele referitoare la expeditor și beneficiar, denumirea, caracteristicile, cantitățile și contravaloarea bunurilor transportate, locurile de încărcare și descărcare, detalii cu privire la mijlocul de transport utilizat, precum și codul UIT generat;
- module informatice puse gratuit la dispoziția operatorului de transport de către Centrul Național pentru Informații Financiare din cadrul Ministerului Finanțelor, pentru a furniza informații cu privire la poziționarea vehiculului de transport prin utilizarea dispozitivelor de tip terminal de telecomunicații;
- elemente de interconectare cu alte sisteme de monitorizare deținute și/sau utilizate de instituțiile sau autoritățile publice, direct sau prin intermediul structurilor sau entităților subordonate sau coordonate: camere de luat vederi, instrumente sau dispozitive pentru determinarea cantităților de produse transportate, precum și orice alte dispozitive specifice de monitorizare a traficului rutier;
- dispozitive care transmit date de poziționare a vehiculului de transport și dispozitive de tip terminal de telecomunicații care utilizează tehnologii de poziționare și transmisie de date prin satelit, pe care sunt instalate modulele informatice utilizate pentru monitorizarea traseului de transport al bunurilor.

Unde găsiți informații?

În vederea declarării transporturilor de bunuri cu risc fiscal ridicat și al



transporturilor rutiere internaționale de bunuri, operatorii economici trebuie să fie înregistrați în SPV, în nume propriu sau prin reprezentant legal, prin reprezentant desemnat ori prin împuternicit.

Informații cu privire la înregistrarea în "Spațiul Privat Virtual", se regăsesc pe portalul Agenției Naționale de Administrare Fiscală: www.anaf.ro, secțiunea Servicii online, rubrica - Înregistrare utilizatori.

După autentificare, se selectează meniul RO e-Transport. Sistemul permite declararea individuală a transporturilor prin aplicația pusă la dispoziție sau utilizarea unei serii de micro servicii expuse sub forma unui API (Application Programming Interface).

Modulul de declarare a transporturilor în Sistemul RO e-Transport (variante a doua) permite obținerea codurilor UIT și actualizarea datelor referitoare la identificarea mijlocului de transport. După accesarea aplicației, utilizatorul va selecta codul de identificare fiscală a contribuabilului pentru care se face declarația de transport.

În secțiunea Generalități, la Tip operațiune, contribuabilul va selecta din listă tipul operațiunii comerciale care face obiectul transportului. În funcție de operațiunea selectată, aplicația va activa câmpurile de date specifice. Câmpurile marcate cu bold, respectiv dată transport, denumire partener, țară partener, țară org. transport, număr vehicul (cap tractor), denumire org. transport sunt obligatorii.

Cum se generează codul UIT?

În vederea generării codului UIT, utilizatorul poate declara în Sistemul RO eTransport datele referitoare la transporturile de bunuri, cu maximum 3 zile calendaristice înainte de data declarată pentru începerea transportului, dar până la prezentarea în punctul rutier de trecere a frontierei la intrarea în România sau la locul de import, respectiv punerea efectivă în mișcare a vehiculului, după caz. Termenul de valabilitate a codului UIT este de 5 zile calendaristice, respectiv de 15 zile calendaristice în cazul achizițiilor intracomunitare de bunuri, precum și în cazul operațiunilor comerciale prevăzute la art. 2 pct. 9 lit. g) și j) din OUG nr. 41/20228, începând cu data declarată pentru începerea transportului.

Utilizarea de către operatorul de transport rutier a codului UIT peste termenul de valabilitate al acestuia este interzisă.

Câmpul Referință internă operațiune reprezintă un câmp opțional și permite introducerea de informații suplimentare referitoare la orice referință (cod, ID) din sistemul propriu al utilizatorului, iar în cazul comunicării prin API, câmpul este returnat către utilizator la generarea codului UIT, putând fi folosit pentru a face legătura între un cod UIT și o operațiune din sistemele utilizatorului.

Referitor la secțiunea Locuri de start/final traseu rutier, aplicația va activa pentru completarea informațiilor, câmpuri de date specifice opțiunii selectate de

utilizator la câmpul anterior completat la secțiunea Generalități - câmp Tip operațiune.

Declararea transporturilor de bunuri

Pentru un transport internațional de bunuri, utilizatorul va selecta în aplicația RO e-Transport secțiunea Generalități și va alege din lista afișată la câmpul Tip operațiune, una dintre următoarele opțiuni, după caz:

- Achiziție intracomunitară (termen regăsit în aplicație sub denumirea AIC - Ach. Intracomunitară);
- Livrare intracomunitară (termen regăsit în aplicație sub denumirea LIC - Livr. Intracomunitară);
- Import (termen regăsit în aplicație sub denumirea IMP - Import);
- Export (termen regăsit în aplicație sub denumirea EXP - Export);
- Lohn intrare (termen regăsit în aplicație sub denumirea LHI - Lohn (UE) intrare);
- Lohn ieșire (termen regăsit în aplicație sub denumirea LHE - Lohn (UE) ieșire);
- Stoc client intrare (termen regăsit în aplicație sub denumirea SCI - Stoc client intrare);
- Stoc client ieșire (termen regăsit în aplicație sub denumirea SCE - Stoc client ieșire);
- Depozitare intrare (termen regăsit în aplicație sub denumirea DIN - Intrare pentru depozitare);
- Depozitare ieșire (termen regăsit în aplicație sub denumirea DIE - Ieșire după depozitare).

Completarea câmpurilor marcate cu bold în cadrul secțiunii Generalități, respectiv dată transport, țară partener, denumire partener, țară

VERSUS

Serialul EXECUTIVILOR din transporturile rutiere



SEZONUL 03

Cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS vă prilejuieste întâlnirea cu trei executivi ai lumii transporturilor rutiere românești:

-GEORGE NIȚĂ, DIRECTOR GENERAL HOLLEMAN

-MIRCEA MĂNESCU, DIRECTOR GENERAL AHEAD LOGISTICS

-ALEXANDRU PĂUN, DIRECTOR GENERAL BLUE RIVER

Din 11 mai 2023
pe TIRMagazin.ro și Facebook.com/TIRMagazin



org. transport, număr vehicul (cap tractor), denumire org. transport este obligatorie în vederea înregistrării transportului și generării codului UIT.

În următoarea secțiune, denumită Locuri de start/final traseu rutier, utilizatorul selectează una din opțiunile afișate, în funcție de traseul rutier al bunurilor.

Amenzi și contravenții pe larg

În conformitate cu prevederile art. 13, respectiv art. 13[^]1 din OUG nr. 41/2022 cu modificările și completările ulterioare, următoarele fapte constituie contravenții.

- nerespectarea prevederilor referitoare la obligația utilizatorilor de a declara în Sistemul RO e-Transport datele referitoare la transporturile de bunuri ce intră sub incidența acestuia astfel încât să poată fi identificate prin codul UIT;
- utilizarea de către operatorul de transport rutier a codului UIT peste termenul de valabilitate al acestuia;
- descărcarea pe teritoriul României a bunurilor care fac obiectul tranzacțiilor intracomunitare aflate în tranzit, cu excepția celor care fac obiectul depozitării sau formării unui nou transport din una sau mai multe partide de bunuri;
- declararea în Sistemul RO e-Transport a unor cantități diferite de cele care fac obiectul transportului de bunuri.

Faptele enumerate mai sus se sancționează cu amendă de la 10.000 de lei la 50.000 de lei în cazul persoanelor fizice sau cu amendă de la 20.000 de lei la 100.000 de lei în cazul persoanelor juridice, precum și confiscarea contravalorii bunurilor nedeclarate.

- nerespectarea prevederilor privind obligația organizatorului

transportului sau operatorului de transport, după caz, de a actualiza, în perioada de valabilitate a codului UIT, informațiile privind identificarea vehiculului de transport rutier ori de câte ori acestea se modifică, înainte de repunerea în mișcare;

- nerespectarea prevederilor privind îndeplinirea obligațiilor de declarare a transporturilor în sistem până la sfârșitul următoarei zile lucrătoare repunerii în funcțiune a sistemului, inclusiv pentru transporturile încheiate, în cazul în care pe paginile de internet ale Agenției Naționale de Administrare Fiscală și Ministerului Finanțelor se anunță că Sistemul RO e-Transport nu este funcțional;

- nerespectarea de către utilizatori a obligației de a pune la dispoziția operatorului de transport rutier codul UIT aferent bunurilor transportate, direct sau prin intermediul organizatorului transportului, după caz, până cel târziu la prezentarea vehiculului în punctul rutier de trecere a frontierei la intrarea în România sau la locul de import, respectiv la punerea efectivă în mișcare a vehiculului, după caz;
- modificarea datelor înregistrate în Sistemul RO e-Transport referitoare la transporturile de bunuri după prezentarea în punctul rutier de trecere a frontierei la intrarea în România sau la locul de import, respectiv după punerea efectivă în mișcare a vehiculului pe drumurile publice, după caz, cu excepția actualizării în perioada de valabilitate a codului UIT, a informațiilor privind identificarea vehiculului de transport;
- nerespectarea obligației de declarare în Sistemul RO e-Transport a datelor aferente transporturilor pentru toate bunurile transportate în cadrul unei partide

de bunuri;

- nerespectarea de către operatorul de transport rutier a obligației de a asigura transferul datelor curente de poziționare a vehiculului de transport, care fac obiectul declarației, pe toată durata traseului de transport al bunurilor care fac obiectul monitorizării prin Sistemul RO e-Transport.

Faptele enumerate mai sus se sancționează cu amendă de la 10.000 de lei la 50.000 de lei în cazul persoanelor fizice sau cu amendă de la 20.000 de lei la 100.000 de lei în cazul persoanelor juridice.

- nerespectarea de către conducătorul vehiculului de transport a obligației de a pune în funcțiune dispozitivul de poziționare înainte de începerea transportului pe teritoriul național, respectiv să oprească dispozitivul de poziționare numai după livrarea bunurilor la locul de livrare declarat pe teritoriul național sau după părăsirea teritoriului național;
- nerespectarea de către conducătorul vehiculului de transport a obligației de a prezenta, la solicitarea organelor competente, documentele care însoțesc transportul de bunuri care fac obiectul monitorizării prin sistemul RO eTransport împreună cu codul UIT pus la dispoziție.

Faptele enumerate mai sus se sancționează cu amendă de la 5.000 de lei la 10.000 de lei. Constatarea și aplicarea sancțiunilor se face de către persoanele împuternicite din cadrul Agenției Naționale de Administrare Fiscală, Autorității Vamale Române, precum și de către ofițerii și agenții de poliție din cadrul Poliției Române.

NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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



Grindeanu, implicat în "Ciorba" lui Vicol

Gurile rele, da' bune, susțin că, după ce au dat o „țeapă” de sute de milioane euro prin escrocheria Nordis, cei doi soți tragi-comici Laura Vicol și Vladimir Ciorbă au început să "guște" pe la DIICOT. Cei doi membri ai "famigliei" au fost arestați preventiv la începutul lunii februarie 2025 și au fost eliberați, două săptămâni mai târziu, după o decizie a Înaltei Curți de Casație și Justiție (ICCJ), rezultată în urma unui scandal între judecători, care aveau opinii diametral opuse.

Primarul din Sinaia

Ca să îi îmbuneze pe procurori, Vladimircă a fost primul care a început "să dea pe goarnă", cu câteva luni înainte de arestare. El l-a "predat la cheie" pe un alt personaj dubios al vremurilor noastre: Vlad Oprea, primarul orașului Sinaia. "Încă din vara anului trecut am depus numeroase sesizări către DNA și alte organe competente, ultima plângere fiind un denunț împotriva primarului din Sinaia, Vlad Oprea. (...) Urmărirea penală este, conform legii, nepublică, de aceea nu pot da alte informații cu privire la conținutul denunțului formulat, însă aspectele pe care le formulez în continuare sunt publice. În anul 2018 am achiziționat terenul din Sinaia cu intenția de a dezvolta unul dintre cele mai reprezentative proiecte hoteliere și rezidențiale din zona montană a României, un proiect ce ar fi inclus peste 180 de camere și apartamente, cu o valoare de investiție de 20 de milioane de euro și care ar fi creat aproximativ 70 de locuri de muncă. Încă de la început, ne-am confruntat cu numeroase obstacole în

obținerea documentelor necesare (certificat de urbanism, aviz de oportunitate și aviz pentru PUZ), toate fiind întârziate sau blocate de autoritatea locală, în special de către primarul Vlad Oprea. Din cauza lipsei autorizațiilor de construcție și a altor documente necesare, proiectul Nordis Sinaia a suferit întârzieri nejustificate de peste 3 ani și 7 luni. Ne-am fi dorit, la fel ca și promitenții cumpărători, să începem proiectul imediat, însă interesele personale ale primarului și ale susținătorilor săi politici au prevalat", a scris Vladimir Ciorbă pe o rețea socială.

Procurorii DNA au anunțat luarea măsurii controlului judiciar pe cauțiune, începând cu data de 23 ianuarie 2025, față de primarul din Sinaia, care are interdicția de a-și mai exercita funcția.

În loc de concluzie: Ca orice om cinstit, Oprea a plătit imediat din buzunar cauțiunea de 600.000 de lei.

Bețiile Grindeanului

În presă și pe rețelele sociale au apărut, în ultima vreme, tot mai multe imagini de la petreceri ale ministrului Transporturilor Sorin Grindeanu, zis "Chaplin", alături de familia Vicol-Ciorbă.

În imagini se vede cum Laura Vicol iese dintr-un restaurant de lux din Herăstrău, urmată de Sorin Grindeanu și Vladimir Ciorbă. Imaginile au fost filmate vara trecută, iar cei trei ar fi petrecut în restaurant trei ore și jumătate și ar fi băut cinci sticle de vin. Grindeanu a plecat cu mașina soților Vicol Ciorbă, un Mercedes GLS 300.

În loc de concluzie: Oficial, bețiile celor trei ar fi fost filmate și înregistrate de paparazzi din presa românească de scandal. În realitate, numai paparazzi nu au

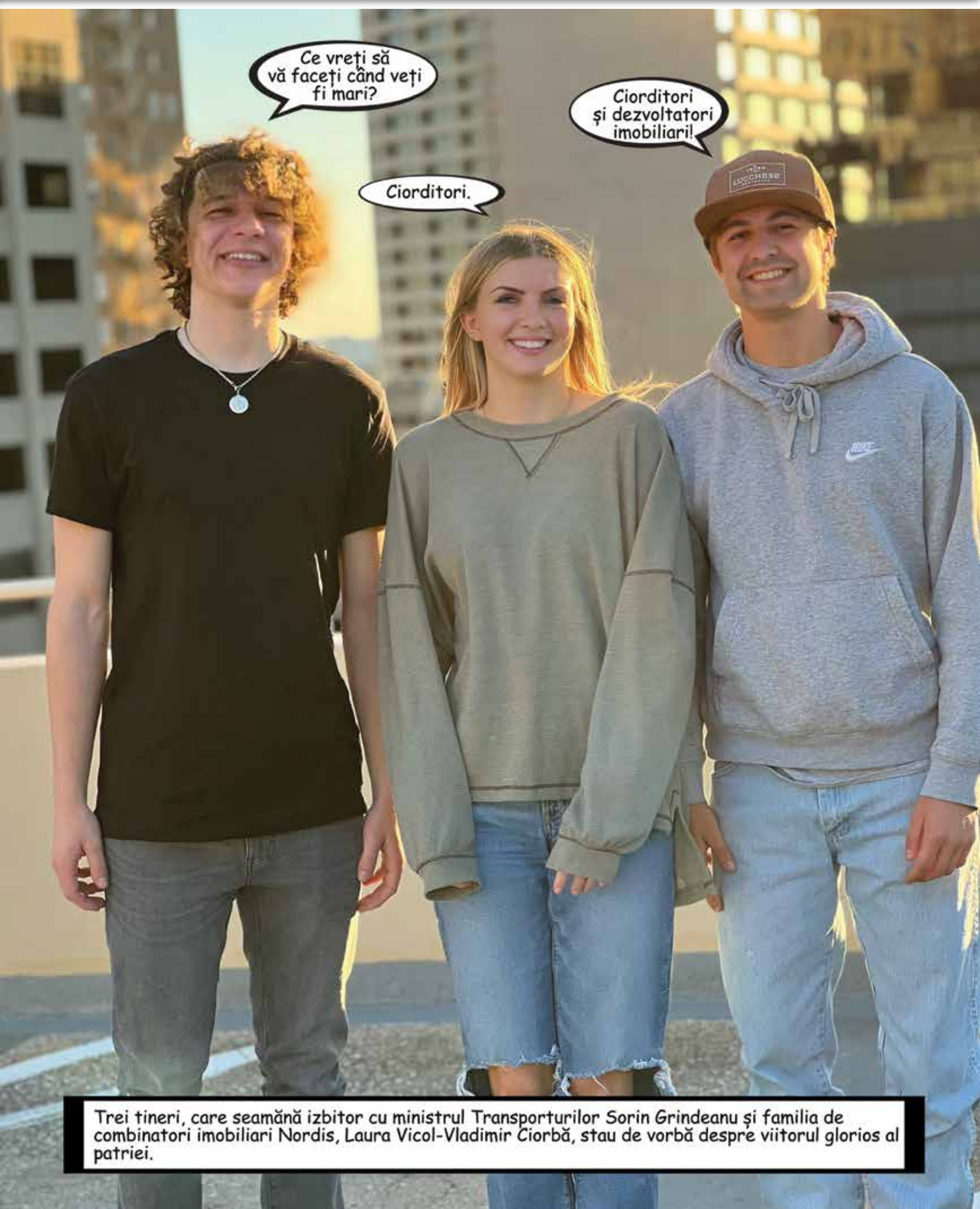
fost cei cu înregistrările!

Ciolacu, denunțat

Laura Vicol a afirmat, la audierile de la DIICOT, din data de 4 februarie 2025, că nu a făcut niciun denunț, pe numele premierului sau al altcuiva și a respins acuzația că ar fi fost avertizată cu privire la percheziții. "V-am rugat din suflet să mă lăsați să termin ce am de declarat în fața instanței de judecată, am declarat, acum vor urma concluziile avocaților (...) Să dea Dumnezeu să se respingă această propunere și ne vedem la declarații", a spus atunci Laura Vicol, în fața Curții de Apel București, unde se judeca cererea de arestare preventivă.

Judecătorii au decis însă atunci arestarea ei și a soțului ei. După două săptămâni de coșmar petrecute în arest la supranumitul "Beci domnesc", Laurica a devenit mai cooperantă cu procurorii. Gurile rele susțin că Vicol ar fi "cântat" pe la DIICOT despre felul în care o serie de firme care aveau contracte cu instituții subordonate Ministerului Transporturilor au plătit bani grei către Nordis sub pretextul achiziționării în avans a unor apartamente în complexul de la Mamaia. Se pare că, potrivit "melodiei" interpretate de Vicol, oamenii știau că nu vor primi niciodată acele apartamente, iar banii erau virați de Nordis, mai departe, către niște companii controlate prin interpuși de niște politicieni ai puterii.

În loc de concluzie: Dacă zvonul despre acest denunț se confirmă, după ce Ciolacu și-a pus virtual pe cap, pe Tiktok, sarmale și mici, e rândul lui Grindeanu să o facă. Dar nu virtual, ci la bufetul de incintă al Ministerului Transporturilor!



Trei tineri, care seamănă izbitor cu ministrul Transporturilor Sorin Grindeanu și familia de combinatori imobiliari Nordis, Laura Vicol-Vladimir Ciorbă, stau de vorbă despre viitorul glorios al patriei.

URTOI: ȘPAGĂ PE FAȚĂ LA CNIR

Cătălin Urtoi, zis "Burtoi", fost președinte al Companiei Naționale de Investiții Rutiere- CNIR, s-a lăudat peste tot cum a reușit el să ia șpagă bani pentru un autoturism de teren scump.

"Burtoi" a fost schimbat din funcția de președinte prin votul membrilor Consiliului de Administrație al CNIR la finalul lunii martie 2025, dar a rămas în continuare membru al CA. Pentru a sărbători demiterea lui din funcție, angajații CNIR au făcut o petrecere monstru la Berăria H din București.

Urtoi este un simplu parvenit politic care, în urmă cu câțiva ani, vindea cartofi în piața centrală din Iași. A făcut scandal la ședințele de la Ministerul Transporturilor, ca reprezentant al ONG-ului "Moldova vrea autostradă", și le-a atras atenția politicianilor.

A ajuns astfel consilier al ministrului Lucian Bode, a fost păstrat de ministrul Cătălin Drulă și moștenit de ministrul Sorin Grindeanu. Oportunismul lui Burtoi i-a deranjat pe cei de la "Moldova vrea autostradă", care l-au dat afară din



asociație.

Împreună cu alți doi indivizi, și-a făcut repede o altă asociație, sub titulatura "Hai că se poate", un plagiat după un slogan al PNL Ilfov. Susținut de Maricel Popa, șeful PSD Iași, "Burtoi" a fost apoi numit politic de Grindeanu în Consiliul de Administrație al CNIR, apoi director general interimar și chiar președinte al CA.

Cu nerușinarea care îi este caracteristică, Urtoi a anunțat pe



Facebook, la 7 martie 2025, că le mulțumește unor oameni de afaceri din Iași care i-au dat bani să își cumpere un autoturism pe asociație. Burtoi afirmă că oamenii de afaceri doresc să rămână discreți.

Prețul autoturismului Toyota Hilux pleacă de la 42.000 de euro și sare de 57.000 de euro, dar mai poate fi umflat cu diverse accesorii. Autoritățile trebuie să stabilească urgent dacă oamenii de afaceri care i-au dat o asemenea sumă mare de bani lui Urtoi sunt implicați în afaceri cu statul.

Niște angajați ai CNIR au făcut niște fotografii cu autoturismul-șpagă și le-au adăugat, pe calculator, în glumă, inscripții cu Uber și Glovo.

În loc de concluzie: Suntem curioși cum le va explica Burtoi procurorilor că banii pentru autoturism nu sunt șpagă, pentru că nu i-a luat "pe persoană fizică" ci pe asociație!



Premiul “Zmeurica de Aur 2025”

Premiul “Zmeurica de Aur” merge în acest an la Ion Lixandru, zis “Șoferache”. Lui Ionică nu i-a prea plăcut școala, dar îi plac banii și funcțiile. La 12 ani după ce a fost dat afară din Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România, el dă în continuare interviuri, pretinzând că este vicepreședinte al UNTRR sau chiar președintele organizației. Mai mult, el vorbește cu nerușinare în numele transportatorilor români, deși nu mai are de multă vreme nicio firmă de transport.



Înainte de 1989, Ionică a fost



dat afară din funcția de șofer la trupele de Securitate și, pentru că îl plăceau “băieții cu ochi albaștri”, s-a angajat imediat șofer de TIR la ITIA București. După 1990, Ionică Șoferache a fost implicat în privatizarea dubioasă a ITIA, din care s-a ales și el cu o

halcă mare.

În loc de concluzie: De ce pretinde Ionel că este vicepreședinte UNTRR când ar putea să declare că este căpitan al pinguinilor sau chiar împărat al babuinilor?



Ponta: adevărat suveranism sârbo-turco-chinez

"Dottore" Victor Viorel Ponta, membru marcant al suveraniștilor, cu mândrie a raportat faptul că a abătut viitura sârbească asupra satelor românești. Urmare a acestei acțiuni pătrunsă de un profund patriotism, Victoraș i-a găsit adăpost la Belgrad, bunului lui prieten și partener de afaceri, "imaculatul fugar" Sebi Ghiță.

Dacă tot și-a făcut mâna cu sârbii, Dottore a mers mai departe. Cu ajutorul unui alt prieten, Chaplin-Grindeanu, "Dottore" a dezlănțuit și viitura turco-chineză asupra infrastructurii rutiere a României. Cei doi "corifei" au atribuit și atribuite contracte pe bandă rulantă firmelor din patria bunului lor prieten, "sultanul" Erdogan.

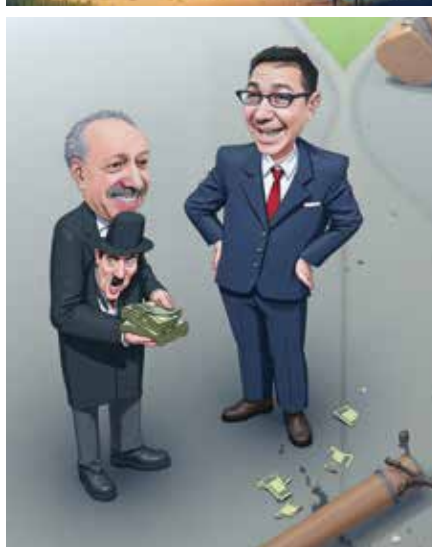
Viitura otomană a pulverizat firmele românești sau din alte țări UE. În fața facilităților anticoncurențiale acordate de sultan firmelor turcilor, europenii nu au nicio șansă. Pentru lucrările efectuate în România, firmele otomane sunt scutite în patria muma de plata impozitului pe profit, a TVA-ului, a oricăror reglementări de mediu și de plata asigurărilor sociale ale angajaților.

Pe lucrările de drumuri din România nu mai ai loc de firme turcești, ca Nurol, Makyol, Özaltın, Alsim sau de firme chinezești gen China Civil Engineering.

Evident că această adevărată invazie a firmelor turco-chinezești a fost facilitată în mod "dezinteresat". În mod cu totul întâmplător, Dottore are casă pe malul Bosforului și o super profitabilă firmă, care le acordă consultanță turcilor.

Binecunoscuta calitate a produselor și serviciilor turcești s-a revărsat asupra României cu largul concurs "dezinteresat" al lui Dottore și Chaplin.

În loc de concluzie: Le mulțumim celor doi mari patrioți pentru asfaltul deja fisurat, pilonii deja crăpați, parapetele îndoite și indicatoarele prăvălite la pământ!



**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**



NOILE CAMIOANE ELECTRICE PENTRU TRANSPORT REGIONAL

DISPONIBILE ACUM ÎN ROMÂNIA



**ELECTRIFICAREA AFACERII TALE NECESITĂ O ANALIZĂ AMĂNUNȚITĂ
REALIZATĂ DE CĂTRE ECHIPA NOASTRĂ DE SPECIALIȘTI SCANIA.**

**Astfel, îți oferim o soluție complet adaptată nevoilor tale:
CAMION, SERVICII, FINANȚARE ȘI SOLUȚII ÎNCĂRCARE.**

SCANIA