

INVESTIGATORUL'S



UNTRR: MESAJUL TRANSPORTATORILOR CĂTRE GUVERN **PG.04**



APRILIE 2026
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



**ANDREI GAGEA,
DIRECTOR
GENERAL
IVECO ROMÂNIA
PG.15**



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.

Sumar



06 VOLVO LANSEAZĂ NOI CAMIOANE ELECTRICE – CU AUTONOMIE DE PÂNĂ LA 700 KM



09 TURUL ELECTRIC MILLENCE: CAMIONUL MAN ETRUCK DE LA PARIS LA BERLIN



29 SCHMITZ CARGOBULL AG ACHIZIȚIONEAZĂ 100% DIN BERGER FAHRZEUGTECHNIK GMBH



31 SCANIA SOLUTION IN MOTION. TESTED ON THE ROAD. PROVEN IN BUSINESS



UNTRR: MESAJUL INDUSTRIEI DE TRANSPORT RUTIER CĂTRE GUVERN

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) transmite Guvernului solicitările industriei de transport rutier din România.

Iată care sunt solicitările transportatorilor:

- Mențineți disponibilitatea motorinei la pompă – orice intervenție care reduce disponibilitatea va crea haos, panică și va genera instant o piață neagră paralelă (a se vedea cazul Sloveniei).
- Rambursați acciza parțială transportatorilor – nu s-a efectuat nicio plată pentru trimestrul IV 2025.
- Eliminați imediat ICAS de 0,5% și nu amânați aplicarea până la finalul anului 2026 (ICAS – impozitul suplimentar pe cifra de afaceri – este o taxă de 0,5% aplicată firmelor din sectoarele petrol și gaze naturale).
- Publicați săptămânal modificarea procentuală a prețului motorinei, oficial și transparent, în fiecare zi de luni, în România, prin Consiliul

Concurenței, Ministerul Energiei sau Institutul Național de Statistică – similar modelului EU-27 Weekly Oil Bulletin sau EIA din SUA – pentru a reflecta cât mai fidel și în timp real evoluțiile din piață.

- Analizați acordarea de ajutoare de minimis pentru operatorii de transport rutier licențiați, în funcție de numărul angajaților și parcul auto (ex.: 1.500 euro/autovehicul licențiat) – măsură care permite un sprijin țintit pentru firmele de transport de marfă și persoane și, implicit, pentru populație.
- Asigurați mobilitatea populației prin transport colectiv – local, regional și național – prin subvenționarea biletelor de călătorie cu 30–50%, similar altor state dezvoltate din UE, precum Germania.

Avertizăm că orice intervenție

administrativă care limitează disponibilitatea motorinei la pompă riscă să destabilizeze rapid piața carburanților și să genereze efecte în lanț în economie, de la blocaje în transport și logistică până la reacții de panică și apariția pieței negre. Menținerea disponibilității carburanților este esențială pentru funcționarea economiei, în condițiile în care transportul rutier susține fluxurile comerciale interne și externe, iar orice disfuncționalitate în aprovizionare se transmite direct în costuri și în prețurile finale. Impactul costului cu motorina asupra activității de transport este critic, motorina reprezentând aproximativ 40% din costul total al transportului rutier național. În aceste condiții, orice perturbare a disponibilității sau creștere artificială a costurilor cu carburantul are un

efect direct și imediat asupra tarifelor de transport și, implicit, asupra prețurilor bunurilor din economie. Presiunea asupra sectorului a crescut încă de la începutul anului, odată cu majorarea accizei la carburanți. De la 1 ianuarie 2026, acciza la motorină a ajuns la 2.804,29 lei pentru 1.000 de litri, adică aproximativ 550 euro/1.000 litri, semnificativ peste pragul minim european, de 330 euro/1.000 litri, iar acciza la benzină a ajuns la 3059,8 lei pentru 1.000 de litri, adică aproximativ 600 euro/1.000 litri, semnificativ peste pragul minim european, de 359 euro/1.000 litri. În România s-au consumat peste 8 miliarde de litri de motorină și peste 2 miliarde de litri de benzină în 2025. În acest context, solicităm autorităților adoptarea unor măsuri concrete pentru sprijinirea transportatorilor, în vederea menținerii competitivității sectorului efectuarea de urgență a plăților aferente rambursării accizei pentru trimestrul IV 2025, precum și eliminarea imediată a contribuției ICAS de 0,5%, fără amânarea eliminării până la finalul anului. Considerăm că includerea transportatorilor (care au stații proprii de alimentare cu motorină pentru utilizarea în cadrul firmei și pentru subcontractori) în sfera contribuției ICAS este nejustificată, întrucât aceștia nu desfășoară activități în domeniul energetic, iar aplicarea acesteia penalizează operatorii care contribuie la stabilitatea lanțului logistic de aprovizionare cu motorină.

Totodată, UNTRR solicită instituirea unui mecanism transparent de monitorizare și publicare săptămânală a evoluției prețului motorinei, pentru a reflecta în timp real și cu acuratețe crescută evoluția prețului carburanților, după modelul european EU Weekly Oil Bulletin (Comisia Europeană) și al sistemului american publicat de U.S. Energy Information Administration (EIA):

https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en

<https://www.eia.gov/petroleum/gasdiesel/>

Un astfel de mecanism ar asigura transparență, predictibilitate și o referință obiectivă în relațiile contractuale dintre transportatori și beneficiari, inclusiv pentru ajustarea tarifelor în funcție de evoluția costului carburantului.

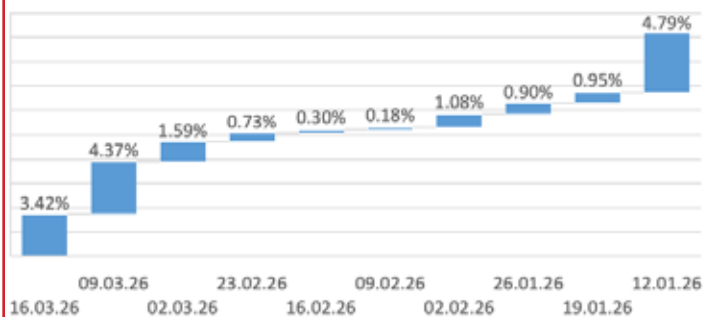
În paralel, UNTRR susține acordarea de ajutoare de minimis pentru operatorii de transport rutier în funcție de numărul angajaților și parcul auto și implementarea unor măsuri țintite pentru populație, precum dezvoltarea transportului public și acordarea de reduceri pentru categoriile vulnerabile, în locul unor scheme generalizate.

„În opinia noastră, măsurile administrative care afectează direct disponibilitatea motorinei pot produce efecte contrare, ducând la creșteri de preț, blocaje și distorsiuni de piață. Într-un sector deja afectat de creșterea costurilor și de scăderea volumelor, predictibilitatea și funcționarea cât de cât corectă a pieței sunt esențiale pentru a permite transporturilor de mărfuri și persoane să își îndeplinească scopul

Majorare preț motorină % UE 2026

EU27 Weekly Oil Report

https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en?



vital, acela de a servi populația și a ține economia în funcțiune”, a declarat Radu Dinescu, secretar general UNTRR.

Mențineți disponibilitatea motorinei la pompă, serviți populația prin intermediul transportatorilor atât pentru marfă cât și pentru persoane, la un deficit de 9% nu aveți de unde da pentru toată lumea.”, se spune în comunicatul UNTRR din 25 martie 2026.

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.



VOLVO LANSEAZĂ NOI CAMIOANE ELECTRICE – CU AUTONOMIE DE PÂNĂ LA 700 KM

Volvo Trucks continuă să depășească limitele transportului cu camioane electrice. Cu lansarea noilor sale camioane electrice cu performanțe îmbunătățite, flexibilitate și autonomie de până la 700 km a fost stabilit un nou standard în transportul de mare tonaj.

Volvo Trucks este lider mondial în segmentul vehiculelor electrice, oferind una dintre cele mai mari game de camioane electrice. Acum, compania anunță câteva noutăți importante:

-În primul rând, noul camion electric pentru distanțe lungi, Volvo FH Aero Electric cu autonomie extinsă, capabil să parcurgă până la 700 km cu o singură încărcare* – o reușită majoră în domeniul camioanelor electrice grele care parcurg distanțe foarte lungi.

-În al doilea rând, următoarea generație a camioanelor grele electrice Volvo FH, FM și FMX

Electric ce oferă îmbunătățiri majore privind flexibilitatea, productivitatea și confortul șoferului, precum și o autonomie de până la 470 km*, fac posibilă trecerea la operațiuni de transport cu camioane electrice pentru și mai multe aplicații.

„Ne rafinăm considerabil oferta în acest segment. O extindem făcând posibilă utilizarea soluțiilor electrice pentru o gamă și mai largă de aplicații de transport, adaugând de asemenea, un model de camion electric ultramodern cu o autonomie de până la 700 km. Astfel, putem satisface pe deplin nevoile clienților noștri. Înlocuirea camioanelor diesel

cu cele electrice este acum mai ușoară ca oricând”, spune Roger Alm, președintele Volvo Trucks. „Suntem ferm convinși că vehiculele electrice vor asigura pe viitor o mare parte din transportul cu camioane la nivel mondial. Având în vedere performanțele uimitoare ale noilor noastre autocamioane, este ușor de înțeles de ce!”

Camion de cursă lungă – autonomie de până la 700 km, încărcare cu noul standard Megawatt Charging System (MCS) și sarcină utilă mare

Noul camion de cursă lungă, Volvo FH Aero Electric cu autonomie extinsă, poate parcurge până la 700 km cu o singură încărcare, deoarece noua tehnologie a lanțului cinematic, puntea electrificată (e-axle) permite spațiu pentru instalarea mai multor baterii. Camionul este adaptat la noul standard MCS, iar încărcarea celor 8 baterii de la 20% la 80% durează aproximativ 50 de minute. Așadar, încărcarea poate avea loc în perioada de odihnă prevăzută de lege pentru șoferii de camion din UE, contribuind astfel la creșterea productivității.

„Acest camion electric de cursă lungă este cel mai bun din industrie.





Oferă o autonomie remarcabilă, precum și o sarcină utilă mare, încărcare rapidă și confort sporit al șoferului. Cu acest camion, clienții noștri pot parcurge distanțe cu adevărat lungi acoperind o întreagă zi de lucru, cu aceeași productivitate oferită de camioanele diesel”, spune Roger Alm.

Noile camioane FH, FM, FMX – autonomie de până la 470 km, lanț cinematic complet nou, versatil și manevrabilitate superioară

Noile camioane electrice FH, FM și FMX dispun de un lanț cinematic nou în totalitate, conceput pentru flexibilitate maximă pentru aplicații variate. Oferă o manevrabilitate excelentă, fiind proiectate astfel încât camionul să alimenteze și echipamentul auxiliar, cum ar fi o betonieră, o platformă de ridicare cu cârlig sau un container de colectare a deșeurilor, fără a fi necesare motoare sau accesorii suplimentare. Acest lucru este posibil datorită unei prize de putere (PTO) integrate în cutia de viteze, mult mai eficientă,

care permite utilizarea în timpul deplasării. Camioanele au o autonomie de până la 470 km și pot fi încărcate de la 20% la 80% în 65 de minute.

„Noua generație a modelelor FH, FM și FMX Electric include funcții noi și inteligente, oferă un confort mai bun și face posibil transportul cu emisii zero pentru o gamă mult mai largă de aplicații de transport”, adaugă Roger Alm.

Schimbare lină a treptelor de viteză la toate camioanele

Noile camioane Volvo FH, FM, FMX Electric și Volvo FH AeroElectric cu autonomie extinsă – sunt echipate cu o cutie de viteze optimizată pentru transmisie electrică și două motoare, pentru a oferi o performanță mai fluidă și mai controlată. Noile cutii de viteze automate, cu opt trepte la noile Volvo FH, FM și FMX Electric și cu șase trepte la Volvo FH Aero Electric cu autonomie extinsă, oferă o schimbare lină a treptelor de viteză și produc mai puțin zgomot și mai puține vibrații, sporind confortul

șoferului.

Noile camioane vor fi lansate pe piață treptat, începând cu 2026.

**Date:
Volvo FH Aero Electric cu autonomie extinsă**

Aplicații: Transport de cursă lungă și interurban, peste 700 km parcurși într-o singură zi.

Caracteristică principală: Punte electrificată (e-axle) foarte compactă, cu două motoare electrice și o cutie de viteze cu șase trepte integrate în puntea spate, oferind spațiu pe șasiu pentru mai multe baterii. Putere motoare electrice de până la 460 kW (623 CP). Mai multă energie utilizabilă și viteză de încărcare mai mare, ideal pentru trasee interconectate și utilizare în două schimburi de lucru. Capacitate totală: Până la 48 de tone GCW (sarcină maximă în combinație). Configurație flexibilă a bateriilor, pentru optimizarea echilibrului dintre autonomie și sarcina utilă. Sarcină utilă de până la 28 de tone.

Autonomie: Până la 700 km cu o



Trailere și servicii dintr-o singură sursă.

Misiunea: soluții inovative pentru sarcini complexe de transport Soluția: conectarea inteligentă a informațiilor și oferirea de servicii digitale complete, soluții de finanțare și aprovizionare cu piese de schimb - pe toată durata de viață a semiremorcii. Cu sistemul nostru de telematică TrailerConnect® și serviciile premium personalizate, puteți utiliza soluții inovatoare pentru semiremorci, câștigând un avans important. Schmitz Cargobull România SRL: info.romania@cargobull.com, www.cargobull.com/ro

**SCHMITZ
CARGOBULL**

The Trailer Company.



singură încărcare*

Încărcare:

700 kW MCS, 20 – 80% în 50 de minute

350 kW CCS, 20 – 80% în 85 de minute

Adaptare specială: Priză de putere electrică pentru unitatea frigorifică de pe semiremorcă, eliminând necesitatea unui generator diesel separat.

Volvo FH, FM and FMX Electric – noua generație

Aplicații: Construcții, distribuție regională, logistică urbană, utilități, colectare deșeurii și transporturi speciale agabaritice.

Caracteristică principală: Lanț

cinematic nou, cu două motoare și cutie de viteze cu opt trepte, concepută special, pentru maximizarea cuplului electric. Putere motoare electrice: de până la 540 kW (731 CP).

Flexibilitate: Modelele sunt concepute pentru sarcini mai mari și topografie dificilă; pot fi specificate cu două punți motoare și trepte de viteză inferioare, pentru flexibilitate maximă.

Autonomie: Până la 470 km cu o singură încărcare*

Capacitate totală: Până la 65 de tone GCW (sarcină maximă în combinație). Configurație flexibilă a bateriilor, pentru optimizarea echilibrului dintre autonomie și

sarcina utilă. Sarcină utilă de până la 23,8 tone (autotractor 4x2).

Încărcare: 350 kW CCS, 20 – 80% în 65 de minute.

Adaptare specială: Mai multe configurații, cu diverse soluții de priză de putere. Cele două motoare pot fi folosite (împreună sau separat) atât pentru propulsia camionului cât și pentru antrenarea prizei de putere pentru macara, platformă de ridicare cu cârlig sau basculantă.

Către un transport fără combustibili fosili

Volvo Trucks accelerează tranziția către transportul fără combustibili fosili, pentru a-și atinge obiectivul de zero emisii nete până în 2040. Adoptând o strategie bazată pe trei tehnologii: motor electric cu baterie, motor electric cu celulă de combustibil și motor cu combustie internă alimentat cu combustibili regenerabili precum hidrogenul, biogazul, biodieselul sau HVO (uleiul vegetal hidrotrat).

**Autonomia depinde de factori externi, cum ar fi condițiile meteorologice, dar și de alți factori, cum ar fi greutatea totală a camionului și performanța șoferului.*





TURUL ELECTRIC MILLENCE: CAMIONUL MAN ETRUCK DE LA PARIS LA BERLIN

- MAN demonstrează avantajele tehnice și economice ale camioanelor electrice în cadrul Turului Electric Milence, între Paris și Berlin
- MAN eTGS Ultra face parte din tur – fiind singurul camion electric lowliner produs în serie pe piață
- MAN își sprijină clienții cu o gamă completă de servicii în timpul trecerii la propulsii electrice

Prin intermediul unei călătorii cu un autotractor eTGS Ultra de la Paris la Berlin în luna aprilie 2026, MAN nu va demonstra doar că transportul pe distanțe lungi cu camioane electrice este acum suficient de fezabil în Europa. În plus, în cadrul Turneului Electric Milence „Power to Go Further”, producătorul de vehicule comerciale își propune, de asemenea, să demonstreze că

acest tip de transport devine din ce în ce mai atractiv din punct de vedere economic. Turneul conectează Parisul și Berlinul pe o distanță de aproximativ 1.000 de kilometri și face opriri în diverse stații de încărcare Milence de-a lungul traseului. Desfășurată în perioada 15-23 aprilie, asocierea în comun pentru infrastructura de încărcare formată

din TRATON GROUP, Daimler Truck și Volvo Group intenționează să demonstreze cum funcționează logistica electrică pe distanțe lungi în operațiunile reale de astăzi. MAN eTGS Ultra și MAN eTGX Ultra sunt singurele camioane electrice produse în serie pe piață cu o înălțime a șeii de susținere deosebit de mică pentru remorcile voluminoase auto și un

VEDETĂ PE ORICE ȘANTIER.

MAN TGS INDIVIDUAL LION S.

#SimplyMyTruck

www.man.ro





ampatament scurt, oferind totuși o capacitate maximă a bateriei de 534 kilowați-oră. Aceasta permite o autonomie de până la 570 de kilometri în transportul pe distanțe lungi, fără reîncărcare. MAN eTGS va demonstra această capacitate în cadrul acestui tur solicitant pe distanțe lungi. Turul urmărește punctele de încărcare publice Milence din patru țări: St. Witz (Franța), Ghent (Belgia), Maasmechelen (Belgia), Zwolle (Olanda), Mogendorf (Germania), Kassel-Lohfelden (Germania) și Vockerode (Germania). Prin participarea la Turul Electric Milence, MAN demonstrează nu numai fiabilitatea tehnologiei sale, ci și cât de avantajoasă este deja logistica vehiculelor comerciale electrice în conjuncție cu un ecosistem de servicii de e-mobilitate în continuă creștere.

„Combinăm produse, consultanță, instrumente digitale, acces la încărcare și finanțare într-o singură ofertă care îi ajută pe clienții noștri să înceapă rapid și ușor să utilizeze electromobilitatea. Vehiculele și serviciile sunt gata; acum este necesară o extindere semnificativă a infrastructurii publice de încărcare în Europa. Milence aduce deja o contribuție importantă la acest lucru, dar și alți furnizori de infrastructură și cadre de politici adecvate sunt esențiale pentru extinderea rapidă

a rețelei de încărcare. Tranziția către sisteme de acționare electrică în transportul rutier de mărfuri poate avea succes doar dacă lucrăm împreună”, spune Friedrich Baumann, membru al consiliului de administrație pentru vânzări și soluții pentru clienți la MAN Truck & Bus.

MAN Charge&Go: Încărcare ușoară în spații publice

Accesul facil la infrastructura publică de încărcare este o componentă cheie a abordării holistice a MAN în materie de eMobilitate. Șoferul experimentat MAN ProfiDrive care însoțește Turul Electric Milence se bazează în acest scop pe cardul de încărcare MAN Charge&Go. Acest card oferă acces convenabil la o rețea europeană de stații de încărcare publice. Un alt avantaj al MAN Charge&Go este standardul său eTruck-ready: toate locațiile de încărcare din rețeaua Charge&Go au fost testate pentru a se asigura că sunt compatibile cu camioanele. Pentru utilizarea optimă a stațiilor de încărcare, indiferent dacă se abordează acestea din stânga sau din dreapta, camioanele MAN eTruck sunt echipate cu câte o priză de încărcare atât pe partea stângă, cât și pe cea dreaptă.

MAN cu o abordare eMobility de 360 de grade

Pe lângă faptul că oferă acces facil

la infrastructura de încărcare, MAN își sprijină clienții cu un pachet complet de servicii pentru a începe să utilizeze electromobilitatea. MAN Transport Solutions asistă flotele în tranziția de la motoarele diesel la cele electrice, optimizând rutele, strategiile de încărcare și costurile de operare. MAN DigitalServices oferă transparență în ceea ce privește consumul de energie și starea vehiculului. MAN FinancialServices oferă modele de finanțare care facilitează tranziția economică. În cele din urmă, MAN ProfiDrive asigură un început de drum cu succes pentru șoferi în electromobilitate, cu o instruire completă privind operarea camioanelor electrice.

Portofoliu divers de vehicule pentru diferite aplicații

MAN oferă deja o gamă completă de camioane electrice care acoperă toate aplicațiile comune de transport de la 12 la 50 de tone. Cu eTGX, eTGS și eTGL, MAN oferă nu doar autotractoare grele pentru transportul pe distanțe lungi, ci și soluții pentru distribuția urbană și utilizarea în sectoarele construcțiilor și municipalității. Diferite configurații ale axelor, un număr modular și o poziționare a pachetelor de baterii și numeroase opțiuni de echipare specifice industriei permit un design personalizat al vehiculului.



620 DE CAMIOANE MAN ETRUCK S-AU VÂNDUT ÎN ULTIMELE 6 LUNI

În segmentul camioanelor, peste 620 de camioane electrice au fost vândute după începerea producției în serie a MAN eTruck în vara anului 2025.

Livrările de camioane au rămas stabile

Livrările de autoutilitate MAN TGE au atins 31.344 de unități în 2025, în creștere față de 27.672 în anul precedent.

Livrările de camioane au rămas în general stabile, dar ușor mai scăzute în comparație cu 2024. MAN a livrat 63.296 de camioane în cursul anului, comparativ cu 63.655 de unități în anul precedent. Compania afirmă că cererea pe piețele europene principale de camioane a rămas stabilă, dar la un nivel relativ scăzut.

Comenzile primite pentru toate categoriile de vehicule au atins aproape 100.000 de unități în

2025, în creștere față de 77.108 unități în 2024, rezultând un raport între comenzi și livrări de 0,98, comparativ cu 0,80 în anul precedent.

MAN avansează în domeniul electrificării: +168% față de anul precedent

Electrificarea a avansat și în cadrul portofoliului. Vânzările de camioane și autobuze complet electrice au crescut cu 168% față de anul precedent, ajungând la 1.970 de unități. Din acest total, autobuzele electrice urbane au reprezentat peste 1.300 de vehicule livrate în cursul anului, ceea ce reprezintă o creștere de 118% față de 2024.

În segmentul camioanelor, peste 620 de camioane electrice au fost vândute după începerea producției în serie a MAN eTruck în vara anului 2025.

Compania a obținut o rentabilitate foarte stabilă și rezultate excelente în ceea ce privește fluxul de numerar timp de trei ani consecutivi. "Faptul că am reușit să facem acest lucru într-un mediu de piață persistent slab demonstrează succesul susținut al realiniamentului MAN și este, de asemenea, rezultatul muncii noastre intense în ceea ce privește costurile și lichiditățile. În plus, cu MAN2030+, avem un plan clar pentru viitor, pe care îl vom implementa rapid.

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





Obiectivul nostru este să continuăm să ne îmbunătățim performanța și să ne consolidăm și mai mult reziliența. Pentru 2026, ne așteptăm la o ușoară redresare a cererii pe piețele europene principale de camioane și la menținerea unei cereri bune pentru autobuze și autoutilitare. Anticipăm o creștere suplimentară a electromobilității, mai ales dacă condițiile-cadru continuă să se îmbunătățească.", a spus Inka Koljonen, CFO, MAN Truck & Bus.

Crește portofoliul de vehicule comerciale electrice

Compania intenționează să își extindă portofoliul de vehicule comerciale electrice în 2026. Un camion de distribuție electric cu baterie din segmentul de 12 tone, eTGL, este programat să intre în gamă, iar un alt vehicul electric din clasa de greutate de până la 16 tone este planificat să fie prezentat în cursul anului.

MAN pregătește, de asemenea, introducerea modelului MAN eCoach, un autocar electric cu baterie prezentat la Busworld Europe 2025. Pregătirile pentru producție sunt în curs de desfășurare, iar compania se așteaptă ca modelul să intre în producție la sfârșitul anului 2026.

Pe lângă portofoliul său electric, MAN continuă dezvoltarea vehiculelor cu motor cu ardere internă. Producătorul intenționează să lanseze un nou cap tractor greu, proiectat pentru remorci cu greutatea de până la 250 de tone, care va fi produs la München și finalizat la Wittlich.

MAN Truck & Bus a livrat 7.002 autobuze în 2025, în creștere cu 49% față de 4.710 unități în 2024, contribuind la rezultate stabile ale grupului, cu venituri de 14,1 miliarde de euro, comparativ cu 13,65 miliarde de euro în anul precedent, și un profit operațional ajustat de 904 milioane de euro.

MAN Truck & Bus a livrat 7.002 autobuze în 2025, în creștere cu 49% față de 4.710 unități în 2024, contribuind la rezultatele stabile ale grupului, cu venituri de 14,1 miliarde de euro, comparativ cu 13,65 miliarde de euro în anul precedent, și un profit operațional ajustat de 904 milioane de euro (2024: 919 milioane de euro), în timp ce compania a anunțat o investiție de 300 de milioane de euro în rețeaua sa europeană de servicii. Potrivit companiei, aceasta reprezintă cea mai mare investiție în infrastructura sa europeană de servicii până în prezent.

Creștere puternică a veniturilor

"Grupul a încheiat anul fiscal 2025 cu o creștere a veniturilor și o profitabilitate stabilă, în timp ce divizia de autobuze a înregistrat cea mai puternică expansiune dintre segmentele de vehicule ale companiei, așa cum era deja clar când au fost publicate rezultatele pentru trei trimestre. Vânzările totale de vehicule au crescut la 101.642 de unități, cu 6% mai mult față de anul precedent, în timp ce comenzile primite au crescut cu 30%, la 99.961 de unități. Este al treilea an consecutiv în care am obținut rezultate solide, în ciuda piețelor de camioane în continuare slabe din Europa. Faptul că, în calitate de furnizor cu gamă completă, suntem capabili să echilibrăm diferite evoluții în unitățile noastre de afaceri Camioane, Autobuze, Furgonete și Motoare externe și să ne extindem constant gama de servicii dă roade. Prin încheierea unui acord fundamental cu partenerii noștri de codeterminare cu privire la programul „MAN2030+”, am creat o bază excelentă pentru continuarea succesului companiei pe termen mediu și lung.", a declarat Alexander



Vlaskamp, CEO, MAN Truck & Bus

Livrările de autobuze cresc cu 49% în 2025

După cum s-a menționat mai sus, segmentul autobuzelor a înregistrat cea mai semnificativă creștere în cadrul portofoliului de vehicule MAN în 2025. Livrările de autobuze au crescut la 7.002 unități, comparativ cu 4.710 unități în 2024, ceea ce corespunde unei creșteri de 49% față de anul precedent.

Deși segmentul autobuzelor a înregistrat cea mai mare creștere, datele furnizate de MAN clarifică amploarea acestuia în cadrul companiei. Cu 7.002 unități, acesta reprezintă în continuare aproximativ 7% din vânzările totale de vehicule, în timp ce camioanele (63.296) și furgonetele (31.344) rămân

principalele motoare ale volumului. Această expansiune a contribuit în mod semnificativ la creșterea generală a vânzărilor de vehicule în perioada de raportare, alături de creșterea continuă a segmentului furgonetelor.

Program de 300 de milioane de euro pentru extinderea rețelei europene de service

Pe lângă dezvoltarea portofoliului de vehicule, MAN Truck & Bus a anunțat un program de investiții de 300 de milioane de euro destinat extinderii și modernizării rețelei sale europene de service până în 2030. Investiția va fi utilizată pentru a înființa noi baze de service, a moderniza locațiile existente și a consolida acoperirea regională pe piețele europene cheie. Compania

își propune să scurteze distanțele dintre clienți și ateliere și să îmbunătățească calitatea serviciilor. MAN operează în prezent aproximativ 1.200 de locații de service proprii și parteneri în toată Europa. Peste 2.000 de centre de service și parteneri de cooperare sunt conectați prin serviciul de asistență rutieră și mobilitate MAN Mobile24.

Numai în Germania, MAN raportează peste 340 de locații de service proprii și ale partenerilor. Compania afirmă că extinderea rețelei are scopul de a asigura că aproape 80% dintre clienți pot ajunge la o locație de service în maximum 30 de minute de călătorie. Piețele prioritare includ Germania, Austria, Elveția, Franța, Regatul Unit, Italia, Spania, Polonia și

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

detasaretransport.ro





Turcia. Potrivit MAN, compania intenționează să deschidă în medie șapte noi sucursale pe an pe aceste piețe.

Electrificare și digitalizare

O parte din programul de investiții se concentrează pe pregătirea atelierelor și a locațiilor de service pentru mobilitatea electrică. MAN afirmă că, până în 2026, două treimi din bazele sale europene vor fi echipate pentru întreținerea vehiculelor electrice.

Aproximativ o treime din investiția de 300 de milioane de euro va fi alocată măsurilor de electromobilitate și digitalizare. Acestea includ programe de formare pentru angajați, extinderea capacităților de reparare a bateriilor și implementarea infrastructurii de încărcare.

Aproximativ 8.000 de angajați din toată Europa urmează programe de formare legate de tehnologiile de mobilitate electrică. Centrele de reparare a bateriilor funcționează deja în Germania, Spania, Belgia, Austria și Italia, iar alte piețe urmează să fie conectate la rețea. Infrastructura de încărcare este, de asemenea, dezvoltată prin cooperarea cu compania energetică E.ON. Parteneriatul include

instalarea a până la 400 de puncte de încărcare accesibile publicului pentru camioane electrice în până la 170 de locații de service din toată Europa.

„O marcă puternică are nevoie de o rețea de service puternică. Noi avem asta – și acum o facem și mai puternică. Alături de echipa noastră de vânzări, atelierelor noastre sunt imaginea publică pentru clienții noștri. Rețeaua noastră puternică este un avantaj competitiv. Vrem să o extindem și mai mult. De aceea investim masiv aici în următorii ani, deoarece combinația dintre produs, service și calitate bună va deveni și mai importantă în anii următori, mai ales în contextul apariției de noi

concurenți.

Vrem să ne diferențiem și mai clar și să ne impunem ca un actor durabil”, spune Friedrich Baumann, membru al consiliului de administrație pentru vânzări și soluții pentru clienți la MAN. „Afacerile cu vehicule comerciale sunt semnificativ mai complexe și necesită mai multe servicii decât afacerile cu autoturisme. Disponibilitatea zilnică a vehiculelor este esențială pentru afacerile clienților noștri. Pentru a avea succes, trebuie să fim foarte aproape de clienții noștri și să oferim servicii de cea mai înaltă calitate”, continuă Baumann.





IVECO OFF ROAD EVENT 2026: DOUĂ ZILE DEDICATE PERFORMANȚEI, VERSATILITĂȚII ȘI NOILOR SOLUȚII DE MOBILITATE

IVECO România a organizat, în perioada 2-3 aprilie 2026, la Cheile Grădiștei - Fundata, evenimentul IVECO Off Road Event 2026, un format dedicat prezentării gamei sale de vehicule profesionale într-un cadru construit în jurul experienței directe, al testării și al dialogului cu partenerii și clienții.

Evenimentul a reunit peste 200 de participanți, care au avut ocazia să descopere și să testeze o selecție relevantă de vehicule și soluții

adaptate unor nevoi operaționale diverse.

În zona de testare, invitații au putut conduce Iveco T-Way, autoșasiu

8x4, cu motor xCursor 13 de 460CP, echipat cu benă basculabilă de 18 mc Cantoni, iar pe parcursul traseului au fost evidențiate atuurile

IVECO

Ofertă de finanțare

IVECO T-WAY

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



tehnice ale modelului, în special robustețea, capacitatea de adaptare la teren dificil și performanța în condiții de exploatare solicitante. De asemenea, participanții au avut ocazia să testeze Iveco Daily cabină dublă cu benă basculabilă trilaterală Cantoni și Iveco Daily cu benă basculabilă Cantoni. În total, pe segmentul heavy au fost realizate peste 50 de teste. Totodată, zona expozițională a inclus modele reprezentative din portofoliul companiei, printre care Eurocargo 4x4 cu benă basculabilă trilaterală, Iveco Daily 4x4 autorulotă - camper pentru misiuni off-road, Iveco eDaily, Iveco Massif, precum și Iveco eSuperJolly, prezentat în premieră în România. eSuperJolly este o autoutilitară

cu autonomie de până la 424 km, asigurată de acumulatorul de 110 kWh și arhitectura FWD cu șasiu autoportant ce asigură un volum mare de încărcătură în cele mai compacte dimensiuni din piață. „Prin IVECO Off Road Event 2026 ne-am dorit să oferim o experiență cât mai aplicată, în care clienții și partenerii noștri să poată vedea direct cum răspund vehiculele IVECO cerințelor din teren. Ne bucurăm că am reunit peste 200 de participanți și că am putut marca, în acest cadru, prezentarea în premieră în România a modelului IVECO eSuperJolly”, a declarat Andrei Gagea, Country Manager al IVECO România. Prin acest eveniment, IVECO România reconfirmă importanța

dialogului direct cu piața și angajamentul de a aduce în prim-plan soluții de mobilitate și transport adaptate cerințelor actuale din teren.

Cu acest prilej, au avut amabilitatea să ne ofere scurte interviuri:

- Andrei Gagea, Director General - IVECO România;
- Radu Apostu, Product & Training Manager - IVECO România;
- Adrian Găvan, Director Vânzări - IVECO Capital România;
- Andreas Cantoni, Sales Manager - Cantoni & C. SpA
- Federica Verga Buzzoni - Export Sales Department - Cantoni & C. SpA

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR revista TIR Magazin: Ce se va întâmpla în aceste zile la Iveco Off-Road Days?

Andrei Gagea, Director General - IVECO România: Este un bun prilej de a fi alături de clienții, dealerii și partenerii noștri, într-un eveniment dedicat exclusiv sectorului de construcții. Vom prezenta vehiculele noastre destinate gamei de construcții: vehicule din gama light, Iveco Daily, în diferite configurații, și vehicule din gama grea, Iveco T-Way. Ambele modele vor putea fi testate de clienții noștri în condiții reale de lucru.





Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR revista TIR Magazin: Ce credeți că apreciază clienții la vehiculele pe care le testează în aceste zile?

Radu Apostu, Product & Training Manager - IVECO România: În mod cert, robustețea! Însă, în particular, cred că vor aprecia performanțele motorului, performanțele transmisiei, elasticitatea cu care aceste vehicule se comportă pe șosea și, în mod cert, sistemele de siguranță și sistemele electronice care, în



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.

CEFIN TRUCKS

Autostrada București - Pitești - km. 13.2 | Str. Italia 1-7, Comuna Chiajna
+ 40 21 202 60 00 | news@cefintrucks.com

www.cefintrucks.com



momentul de față, le fac viața mult mai ușoară la volan.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR revista TIR Magazin:

Cum veniți în sprijinul clienților Iveco în perioada următoare?

Adrian Găvan, Director Vânzări - IVECO Capital

România: Iveco Capital oferă, în această perioadă, împreună cu partenerul nostru BNP Paribas, o soluție de finanțare foarte avantajoasă, cu o dobândă subvenționată de 2,25%, pentru toți clienții Iveco.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR revista TIR Magazin:

Ce presupune participarea grupului Cantoni la IVECO OFF-ROAD DAYS?

Andreas Cantoni, Sales Manager - Cantoni & C. SpA:

Pot spune că nu este prima dată când participăm, deoarece acest eveniment reflectă o realitate importantă pentru noi. După mulți ani de cooperare în Italia, am înființat o companie în România, aproape de Sibiu, care se ocupă de asamblarea locală a basculantelor noastre. Acest lucru este foarte important, deoarece schimbă strategia: logistica devine mai eficientă și mai economică pentru piața românească.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR revista TIR



Magazin: Care sunt planurile de expansiune ale grupului Cantoni?

Federica Verga Buzzoni,





Export Sales Department - Cantoni & C. SpA: Am început deja extinderea noastră în urmă cu câțiva ani, prin deschiderea unor facilități noi de 47.000 de metri pătrați. Acest lucru ne-a mărit capacitatea de producție cu 30%, iar în prezent producem 2.300 de



basculante din gama ușoară pentru vehicule precum Daily și 1.000 de basculante din gama grea pentru vehicule off-road T-Way. Grupul nostru este format din 100 de oameni în acest moment și avem clienți în toată lumea.



dubhe
MOVE AS ONE

CEI
HYDRAULICITY SPARE PARTS



LEMA
TRUCKS & BUSES SPARE PARTS



MEC DIESEL



MOTOARE • PIESE • TRANSMISII • LUBRIFIANȚI • PNEUMATICĂ • DIAGNOZE

 www.dubhegroup.ro

 <https://shop.dubhegroup.ro>

 contact@dubhegroup.ro



PUTERNIC ȘI EFICIENT – VIITORUL CAMION VOLVO PROPULSAT CU HIDROGEN

Volvo a început testele pe șosele cu camioane grele propulsate de motoare cu ardere internă cu hidrogen. Soluția Volvo pentru alimentare cu hidrogen este o soluție de referință în industrie, iar lansarea comercială este planificată să înceapă înainte de 2030.

Volvo face încă un nou pas către transportul cu emisii net-zero de CO₂, prin începerea testelor pe șosele cu camioane grele echipate cu motoare cu combustie alimentate cu hidrogen.

Camioanele Volvo cu hidrogen vor oferi performanțe de top în industrie, eficiență energetică superioară, un consum de combustibil mai redus și o putere a motorului crescută, în comparație cu tehnologia convențională a motoarelor cu hidrogen.

Totul datorită Injecției Directe de Înaltă Presiune (HPDI), o tehnologie în care o cantitate mică de combustibil de aprindere este injectată cu mare presiune, pentru a permite aprinderea prin compresie, înainte de a fi adăugat hidrogenul. Volvo utilizează deja această tehnologie la camioanele sale alimentate cu gaz, cu peste 10.000 de unități vândute la nivel global. „Testarea pe șosele este o bornă importantă pentru camioanele noastre alimentate cu hidrogen. Am încrederea că vor fi cele mai bune din industrie, dacă ne uităm la eficiența consumului de combustibil,

putere, cuplu și manevrabilitate. Clienții vor fi capabili să le opereze în același fel ca pe camioanele diesel. Experiența noastră cu tehnologia HPDI în peste 10.000 de camioane alimentate cu gaz este o dovadă solidă a performanței acestora,” spune Jan Hjelmgren, Head of Product Management la Volvo Trucks.

Aceste camioane vor fi potrivite în special pentru transport de lungă distanță și în regiuni unde infrastructura sau timpul necesar pentru reîncărcarea camioanelor electrice pe baterii sunt limitate. În situația în care se folosește hidrogen „verde”, camioanele Volvo au potențialul de a ajunge la CO₂ net-zero well-to-wheel, atunci când este utilizat HVO drept combustibil de aprindere. Acestea sunt încadrate în categoria „Zero Emission Vehicles” (ZEV), în cadrul standardelor de emisii de CO₂ ale Uniunii Europene.

Tehnologia avansată a motoarelor Volvo alimentate cu hidrogen este derivată din lanțul cinematic diesel, oferind performanțe similare dieselului, în timp ce reduce

substanțial emisiile de CO₂. Camioanele cu motoare alimentate cu hidrogen vor completa oferta Volvo de soluții alternative, cum ar fi camioanele electrice cu baterii, camioanele electrice cu celule de combustibil și cele care funcționează cu combustibili regenerabili, precum biogazul și HVO (ulei vegetal hidrotratat). „Vedem un mare potențial pentru camioanele cu motoare cu hidrogen, care vor avea un rol important în tranziția către un transport cu emisii zero. Vor fi necesare mai multe tehnologii pentru decarbonizare. Ca producător global, oferim o varietate de soluții de decarbonizare și ne sprijinim clienții să aleagă cea mai bună alternativă în funcție aplicația de transport, a infrastructurii disponibile și a prețurilor la energia verde”, spune Jan Hjelmgren.

Date despre camioanele Volvo cu motoare cu ardere a hidrogenului:

•Camioanele Volvo Trucks propulsate cu hidrogen vor folosi tehnologia eficientă HPDI (High Pressure Direct Injection) de la



Cespira, www.cespira.com

- Camioanele Volvo alimentate cu hidrogen vor avea o autonomie operațională care va depăși distanțele parcurse zilnic de mulți dintre clienți.
- Datorită emisiilor reduse de CO2 din arderea hidrogenului, aceste camioane sunt încadrate în categoria „Vehicule cu Emisii Zero”, conform standardelor de emisii de CO2 ale UE.
- Hidrogenul poate fi folosit de asemenea pentru alimentarea camioanelor electrice folosind celule de combustibil, în care electricitatea este produsă la bordul camionului. Camioanele electrice cu celule de combustibil nu emit niciun fel de gaze de eșapament, ci doar vapori de apă. Volvo are în plan să lanseze

volume mici de camioane electrice pe celule de combustibil înainte de 2030.

- Strategia tridirecțională Volvo Trucks pentru a atinge emisii net-

zero constă din motoare electrice cu baterii, motoare electrice cu celule de combustibil și motoare cu ardere internă alimentate cu combustibili regenerabili.



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



CÂT COSTĂ ANGAJAREA UNUI ȘOFER DIN AFARA UE?

Raportul Uniunii Europene privind activitățile imigranților din afara UE în companiile de transport rutier din UE arată că, din cauza deficitului de tineri din UE, numărul personalului provenit din țări terțe este în creștere.

Bruxellesul estimează că procentul acestora a ajuns la 8% din totalul șoferilor de vehicule comerciale, iar incidența lor este în creștere. Cu toate acestea, raportul evidențiază și unele probleme critice, cum ar fi costul angajării șoferilor din afara UE. Conform unei cercetări realizate de autorii raportului prin intermediul unor interviuri cu întreprinderi, costul mediu de angajare a unui singur șofer non-european este de 20.157 €. Cea mai importantă componentă este salariul și costurile asociate plătite în perioada de formare și regularizare, care se ridică la 14.600 €.

Costuri mari pentru un șofer non-UE

Aceasta este o perioadă în care șoferul nu poate încă să fie angajat pe deplin în activități de transport și, prin urmare, nu generează venituri pentru companie. La această componentă se adaugă costurile de întreținere, estimate la 3.815 €, care includ călătoria din țara de origine, cazarea și cheltuielile inițiale de integrare.

Obținerea sau convertirea permisului de conducere într-o țară din UE presupune o cheltuială medie de 1.385 €, în timp ce formarea și obținerea certificatului de calificare a șoferului presupun 357 € suplimentari. Raportul subliniază că 90% dintre companiile de transport sunt microîntreprinderi cu mai puțin de zece angajați. În acest context, o investiție inițială de peste 20.000 € per șofer poate afecta în mod semnificativ lichiditatea unei companii. Marile companii, în schimb, dispun de obicei de structuri administrative și juridice interne capabile să gestioneze proceduri complexe și să absoarbă mai bine costurile de inactivitate. Prin urmare, angajarea șoferilor din afara UE se realizează în principal în cadrul întreprinderilor structurate.

Investiție inițială de 20.000 euro. Merită?

Durata procedurilor reprezintă un alt factor critic. Procesul de angajare internațională durează în medie între patru și șase luni, cu vârfuri de

până la un an, din cauza fragmentării responsabilităților între autoritățile naționale, consulare și de formare. Analiza timpului prezentată în raport arată că eliberarea documentelor profesionale, cum ar fi certificatul de calificare a șoferului și cardul de tahograf, necesită o parte relativ mică din timpul total, în timp ce formalitățile de viză și permisul de ședere constituie partea cea mai lungă și mai incertă. O problemă deosebit de critică este așa-numita paradoxul de reglementare în jurul certificatului de calificare a șoferilor. În mai multe state membre, este necesară o ședere legală de cel puțin 185 de zile pentru a se înscrie la cursuri de calificare. Cu toate acestea, obținerea unei vize de ședere necesită adesea un contract de muncă activ, ceea ce presupune, la rândul său, deținerea certificatului profesional. Acest mecanism creează un cerc vicios administrativ care încetinește intrarea șoferilor pe piață și prelungeste perioada în care întreprinderea suportă costuri fără a putea angaja șoferul.

PROGER GLOBAL NETWORK

EXPLOATARE ȘI LIVRARE AGREGATE MINERALE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





SCHMITZ CARGOBULL AG DEVINE PRIMUL PRODUCĂTOR DE SEMIREMORCI CARE OFERĂ UN SISTEM TELEMATIC CERTIFICAT PENTRU TURCIA

Aprilie 2026 – Schmitz Cargobull a început să ofere sistemul său consacrat de telematică TrailerConnect® într-o versiune certificată special pentru piața din Turcia.

Astfel, companiile de transport care operează în Turcia sau desfășoară transporturi internaționale beneficiază de o soluție complet aprobată și fiabilă pentru monitorizarea și controlul digital al flotelor de semiremorci.

Schmitz Cargobull a echipat gamele sale de produse cu sistemul telematic TrailerConnect® în configurație standard. Sistemul și serviciile aferente sunt adaptate cerințelor specifice fiecărei misiuni de transport și fiecărui tip de vehicul. Până în prezent, au fost vândute peste 305.000 de unități telematice.

Totuși, aprobarea în diferite țări presupune respectarea unor cerințe legislative specifice. În Turcia, acestea includ obligativitatea utilizării cartelelor SIM turcești și transmiterea datelor prin servere controlate de autoritățile naționale.

Dr. Cafer İnce, Head of Product Line Digital Services la Schmitz Cargobull, declară: „Prin adaptarea TrailerConnect® la cerințele specifice fiecărei țări, garantăm utilizarea unui sistem telematic complet conform și performant pentru clienții noștri din Turcia. Respectarea cerințelor BTK (Autoritatea pentru Tehnologii

Informaționale și Comunicații) oferă companiilor de transport siguranța necesară pentru a-și gestiona flotele eficiente, folosind date în timp real și respectând toate cerințele legale.”

TrailerConnect® – platforma pentru un management eficient și transparent al flotei

Pentru expeditori și companiile de logistică, siguranța mărfurilor și monitorizarea fluentă a transportului sunt esențiale. Importanța datelor fiabile în timp real pe întreg lanțul logistic este în continuă creștere. TrailerConnect® oferă o bază solidă în acest sens, permițând controlul optim al proceselor de transport conectate și contribuind semnificativ la creșterea eficienței și reducerea costului total de exploatare (Total Cost of Ownership – TCO).

Schmitz Cargobull Turcia, creștere constantă din 2017

Kerem Taş, Managing Director Schmitz Cargobull Turcia, evidențiază dezvoltarea continuă a fabricii din Sakarya-Erenler, operațională din 2017. Portofoliul de produse este extins anual

prin noi proiecte și dezvoltări.

„Astăzi, fabrica este una dintre cele doar două unități Schmitz Cargobull din lume care produc axe proprii. De asemenea, este singura fabrică ce produce șasiuri pentru containere destinate piețelor globale”, declară Taş.

Poziție solidă pe piața din Turcia

Murat Tokatlı, Head of Sales and Marketing la Schmitz Cargobull Turcia, subliniază evoluția puternică a pieței de semiremorci frigorifice: „Unitățile noastre frigorifice S.CU sunt concepute pentru toate tipurile de transport. Cu peste 38.000 de unități vândute, ne consolidăm poziția în transportul cu temperatură controlată și în lanțul frigorific. Conform datelor TAID, două din trei semiremorci frigorifice vândute în Turcia sunt alese în continuare în favoarea noastră. Acest lucru confirmă poziția de lider pe care o consolidăm de ani de zile.”

Eficiență, siguranță și sustenabilitate crescute

TrailerConnect® colectează toate informațiile relevante de la semiremorcă



**SCHMITZ
CARGOBULL**
The Trailer Company.



și unitățile frigorifice – inclusiv poziția, datele EBS, presiunea în pneuri, starea ușilor, temperatura și alți parametri tehnici – și le transmite în timp real către portalul TrailerConnect®.

Dispecerii beneficiază astfel de un set de date fiabil pentru utilizarea optimă a capacităților și evitarea curselor fără încărcătură. Sistemul permite configurarea de alerte și setări individuale, facilitând controlul întregii flote.

Datele istorice contribuie la planificarea

mentenanței preventive, iar identificarea timpurie a uzurii sau a anomaliilor reduce timpii de nefuncționare, scurtează intervențiile și crește disponibilitatea vehiculelor.

În plus, sistemul îmbunătățește siguranța operațională: în cazul abaterilor de la trasee sau al incidentelor, responsabilii sunt notificați imediat. Totodată, utilizarea mai eficientă a semiremorcilor și reducerea curselor goale conduc la scăderea emisiilor. Monitorizarea presiunii

în pneuri contribuie suplimentar la reducerea consumului de combustibil și implicit a emisiilor de CO2.

Prin datele în timp real, documentarea fiabilă și raportarea structurată, TrailerConnect® oferă transparență ridicată în gestionarea flotei și sprijină luarea deciziilor operaționale și strategice, contribuind la optimizarea sustenabilă a activității companiilor de transport.

Ford Trucks F-MAX Aproape de afacerea ta!



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



ASISTENȚĂ PENTRU VEHICULE FURATE: SOLUȚIA IVECO ÎMPOTRIVA FURTULUI DE VEHICULE COMERCIALE

- IVECO își extinde portofoliul de servicii conectate cu Stolen Vehicle Assistance, o soluție integrată în ecosistemul IVECO ON, care permite recuperarea rapidă și coordonată a vehiculelor comerciale în caz de furt
- Suportul este oferit de un Security Center disponibil 24/7, care operează în cooperare directă cu autoritățile europene de aplicare a legii
- Tehnologii de Inteligență Artificială și geofencing pentru îmbunătățirea detectării furturilor și accelerarea acțiunilor de recuperare

În întreaga Europă, vehiculele comerciale ușoare se confruntă în prezent cu un risc de furt de 10 ori mai mare decât autoturismele, iar în sectorul de închirieri acest risc aproape se dublează. Furtul de vehicule a devenit din ce în ce mai organizat și direcționat, grupuri infracționale profesioniste sustrăgând vehicule prin scheme de fraudă sofisticate și transferându-le rapid către piețe

secundare, unde sunt revândute fie ca atare, fie dezmembrate pentru piese. Pentru operatorii care se bazează pe modelul IVECO Daily pentru desfășurarea activității, furtul reprezintă mult mai mult decât o problemă de securitate — poate genera perturbări operaționale semnificative. Daily este un activ esențial de lucru, iar pierderea chiar și a unui singur vehicul poate

afecta continuitatea serviciilor, produce pierderi financiare și compromite angajamentele față de clienți. Ca răspuns la această evoluție, IVECO a introdus Stolen Vehicle Assistance, o soluție integrată în conectivitatea instalată din fabrică și complet integrată în ecosistemul IVECO ON, transformând simpla localizare a vehiculului într-un model structurat și coordonat de

recuperare.

„Prin Stolen Vehicle Assistance, îi ajutam pe clienți să reacționeze rapid în cazul unui furt și să își recupereze vehiculul cât mai repede posibil. Prin combinarea conectivității instalate din fabrică, detectării bazate pe inteligență artificială și unui Security Center disponibil 24/7, transformăm alertele în acțiuni coordonate de recuperare care mențin vehiculele disponibile și afacerile funcționale”, a declarat Alberto Buttiglieri, Product Manager pentru servicii de siguranță și securitate la IVECO.

Securitate inteligentă integrată în vehicul

Stolen Vehicle Assistance susține recuperarea rapidă și eficientă în caz de furt, contribuind la reducerea timpilor de nefuncționare și a pierderilor financiare. Sistemul se bazează pe conectivitatea standard disponibilă în gama IVECO și integrează tehnologii automate de detecție bazate pe inteligență artificială și geofencing, furnizate de Targa Telematics, un jucător de referință la nivel european și lider global în domeniul IoT și al soluțiilor digitale pentru mobilitate conectată.

Pot fi definite limite geografice virtuale, pot fi detectate mișcări neobișnuite, iar odată confirmat furtul, procedurile de recuperare sunt activate fără întârziere. Prin portalul IVECO ON și aplicația

Easy Daily, clienții beneficiază de vizibilitate completă asupra vehiculelor în operarea zilnică, precum și de suport profesional suplimentar în situații critice.

Rate de recuperare de până la 90% datorită Security Center disponibil 24/7

Un element-cheie al serviciului este Security Center-ul disponibil 24/7, operat în colaborare cu Targa Telematics, care combină tehnologii telematice avansate cu experiență îndelungată în recuperarea vehiculelor furate. După validarea unei alerte, centrul coordonează imediat acțiunile cu autoritățile competente, gestionează urmărirea vehiculului și sprijină procesul de recuperare în conformitate cu reglementările aplicabile.

Serviciul este susținut și de asistenți AI de tip agentic, capabili să analizeze datele vehiculului și contextul operațional, să coreleze evenimentele și să recomande cele mai eficiente acțiuni pentru operatori.

„Prin valorificarea inteligenței avansate a datelor, alături de ani de experiență operațională în securitatea vehiculelor, ajutam flotele să reacționeze rapid și eficient la evenimente critice”, a declarat Alberto Falcione, Vice President Sales la Targa Telematics. „Prin colaborare strânsă, am sprijinit IVECO în dezvoltarea unei soluții personalizate pentru protejarea

vehiculelor comerciale și susținerea operatorilor de flote, combinând tehnologia de ultimă generație cu servicii dedicate, pentru a asigura continuitatea activității și un plus de liniște.” Această abordare integrată reduce timpii de reacție, crește rata de recuperare — până la 90% — și limitează impactul operațional și costurile asociate asigurărilor în caz de furt.

Dincolo de recuperarea vehiculului, serviciul oferă asistență structurată într-un moment critic, ajutând operatorii să minimizeze perturbările și să revină mai rapid la operațiuni normale.

Spania a fost piața pilot pentru acest serviciu, care urmează să fie extins în toate țările europene. Feedback-ul inițial al clienților evidențiază beneficii clare pentru managementul zilnic al flotelor, în special o vizibilitate îmbunătățită asupra vehiculelor în operațiunile curente și protecție suplimentară în caz de furt. Astfel, utilizatorii beneficiază de siguranța că vehiculele și activitatea lor sunt permanent protejate. Prin Stolen Vehicle Assistance, IVECO își consolidează angajamentul față de inovația în serviciile conectate, oferind clienților nu doar vehicule eficiente și sustenabile, ci și soluții digitale integrate, concepute pentru a le proteja afacerea și a maximiza disponibilitatea flotei.

www.eSim24.ro

Internet în toată **Europa**

de **5 ori**
mai ieftin

decât
operatorii
clasici

activare
în **2**
minute

0733768021



NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





SCHMITZ CARGOBULL AG ACHIZIȚIONEAZĂ 100% DIN BERGER FAHRZEUGTECHNIK GMBH

Horstmar/Radfeld, aprilie 2026 – Acționarii Berger Fahrzeugtechnik GmbH au decis transferul participațiilor rămase către Schmitz Cargobull AG.

Astfel, Schmitz Cargobull, care deținea deja 49% din Berger încă din 2024, va deveni proprietarul integral al companiei. Tranzacția este supusă aprobării autorităților competente în domeniul concurenței.

Decizia se bazează pe colaborarea începută în 2024, care a demonstrat că expertiza Berger în construcții ușoare și know-how-ul industrial al Schmitz Cargobull, împreună cu rețeaua sa europeană de vânzări și service, formează o combinație puternică. În acest context, integrarea completă a fost pregătită ca următorul pas logic. În 2025, cele două companii au investit împreună în tehnologia de producție de la unitatea din Radfeld și în dezvoltarea noii generații Evolution a modelului BERGERcotrail. Noua linie de produse combină șasiul ușor, optimizat din punct de vedere al greutatei, dezvoltat de Berger, cu sistemul modular și versatil de caroserii al Schmitz Cargobull. Andreas Schmitz, CEO Schmitz

Cargobull AG, declară: „Colaborarea a demonstrat nivelul ridicat de expertiză tehnică și implicare din spatele produselor Berger Fahrzeugtechnik. Prin această achiziție, obținem expertiza distinctivă a Berger în construcții ușoare, care completează ideal portofoliul nostru. Pentru clienții noștri, acest lucru înseamnă o gamă și mai largă de soluții eficiente de transport, oferite dintr-o singură sursă.”

Gerhard Berger, acționar principal al BERGER Fahrzeugtechnik, explică: „Transferul și integrarea în cadrul grupului Schmitz Cargobull creează condițiile ideale pentru dezvoltarea mai rapidă a tehnologiilor noastre și pentru a ajunge la un număr mai mare de clienți din Europa. Combinarea expertizei noastre în construcții ușoare cu forța industrială și rețeaua Schmitz Cargobull oferă o bază solidă pentru creșterea viitoare.”

Dezvoltare pe termen lung alături de un partener industrial puternic

Obiectivul integrării este de a consolida și extinde specializarea Berger Fahrzeugtechnik în construcții ușoare. Schmitz Cargobull oferă structurile și condițiile necesare pentru acest demers.

Valoare adăugată pentru clienți

Pentru clienți, aceasta se va traduce printr-o gamă extinsă de semiremorci oferite dintr-o singură sursă – inclusiv soluțiile ușoare Berger – completate de rețeaua europeană de vânzări, service și piese de schimb a Schmitz Cargobull. Produsele, contactele și serviciile existente vor rămâne neschimbate.

Sub rezerva aprobării autorităților

Finalizarea tranzacției este condiționată de aprobarea autorităților antitrust competente.

VERSUS

Serialul EXECUTIVILOR din transporturile rutiere



SEZONUL 03

Cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS vă prilejuește 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

SCANIA SOLUTIONS IN MOTION

Tested on the road.
Proven in business.



SCANIA SOLUTION IN MOTION. TESTED ON THE ROAD. PROVEN IN BUSINESS

Scania pornește la drum! Ești gata să descoperi soluțiile Scania? În perioada 21 aprilie–04 iunie 2026, Caravana Scania Solution in Motion ajunge în orașul tău!

Ce te așteaptă la Caravana Scania?

- Primești sfaturi practice pentru reducerea consumului de combustibil și optimizarea costurilor
- Descoperi inovațiile care fac transportul mai eficient și sustenabil
- Interacționează cu experți din industrie și parteneri de top: Shell, Bridgestone, Scania Credit România, CTE Trailers, Krone și Alcoa

-CASCO doar 0,99% în primul an (pentru finanțare prin Scania Credit)
Cu Scania Super, beneficiezi de cel mai avansat grup motopropulsor construit vreodată, cu control performant al emisiilor și economii de combustibil de până la 8%.
Viitorul transportului sustenabil începe acum!

Descoperă oferta XT și vezi cum poți conduce mașina dorită în condiții flexibile și avantajoase!

Avans: 10%
Perioada de finanțare: 72 luni
Rate sezoniere: 3 luni cu doar 1.000 €/lună
Contract de mentenanță: de la 99 €/lună

Descoperă traseul!

Iar dacă vrei să pleci la drum cu un camion nou ...

Pe toată perioada desfășurării Caravanei specialiștii companiei sunt la dispoziția ta cu campanii și oferte pentru soluțiile Scania.

Descoperă Scania Super, cel mai eficient camion din punct de vedere al consumului de combustibil, acum disponibil cu condiții avantajoase:

- Finanțare până la 6 ani
- Contract de mentenanță de la 90 €/lună
- Avans începând de la 10.000 €





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**



STENOGRAME. CUM LUA ȘEFUL ARR CRISTIAN ANTON ȘPAGĂ LA EXAMINAREA PROFESIONALĂ A ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI

Șeful Autorității Rutiere Române, Cristian Anton, apropiat al liderului PSD Sorin Grindeanu a rămas în arest preventiv, a decis definitiv Curtea de Apel Cluj pe 15 aprilie 2026.

El este acuzat că a luat mită pentru eliberarea atestatelor de pregătire profesională a șoferilor profesioniști, iar anchetatorii au găsit la perchezițiile din locuința lui aproximativ jumătate de milion de euro, o parte din bani fiind puși în cutii de pantofi.

Curtea de Apel Cluj a respins ca nefondată contestația formulată atât de Anton, cât și de ceilalți inculpați din dosar. Ei contestaseră decizia de arestare preventivă dispusă de Tribunalul Cluj.

Acuzațiile DNA

Șeful ARR, Cristian Anton, a fost reținut de procurorii DNA în 31 martie 2026, într-un dosar în care este acuzat luare de mită, constituire de grup infracțional organizat și folosirea de informații care

nu sunt destinate publicității în scopul obținerii de foloase necuvenite. El este acuzat de procurori că a luat mită sume cuprinse între 600 și 1.500 de euro pentru subiectele la examenul pentru atestate profesionale pentru șoferi profesioniști pe transportul de marfă. Potrivit DNA, Cristian Anton, în calitate de director general al ARR, a constituit un grup infracțional organizat, împreună cu administratorul unei firme și proprietarul unui centru de pregătire profesională, „în scopul săvârșirii unor infracțiuni de corupție, urmărind o acțiune concertată prin care, contra unor sume de bani primite ca mită, să permită fraudarea examenelor teoretice pentru obținerea atestatelor/certificatelor de pregătire profesională, desfășurate în cadrul A.R.R. (atât proba la calculator

cât și proba scrisă)”. Șeful ARR era liderul grupului infracțional, acuză DNA.

12 persoane sunt vizate de ancheta procurorilor

La perchezițiile făcute la locuința lui Cristian Anton, anchetatorii au găsit circa 500.000 de euro, o parte din bani fiind puși în cutii de pantofi. Presa a dezvăluit că (,) Cristian Anton, 57 ani, a declarat venituri de la Autoritatea Rutieră Română, Ministerul Transporturilor, podul de la Calafat, Aeroportul Traian Vuia din Timișoara și o companie de apă din Călărași. Este un apropiat al șefului PSD, căruia i-a fost coleg de consiliu local acum aproape două decenii, apoi i-a devenit șef de cabinet. Din suma totală câștigată în fiecare

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



lună, aproape jumătate e indemnizația de la firma Danube Bridge, cea care gestionează podul de la Calafat, unul dintre cele două de peste Dunăre spre Bulgaria.

Judecătorul instanței de fond, acuzat de „copy-paste” de către avocat

Cristian Winzer, avocatul șefului ARR l-a acuzat pe judecătorul de la Tribunalul Cluj care a decis arestarea lui Anton că se afla în stare de incompatibilitate, pe motiv că anterior se pronunțase asupra a 17 cereri ale DNA privind măsurile de supraveghere și percheziții în același dosar.

„În mod repetat, anterior soluționării propunerii de arestare preventivă, judecătorul a formulat concluzii de certitudine cu privire la persoana domnului Anton Cristian, depășind rolul legal de verificare sumară, după cum rezultă din cele 17 încheieri penale definitive studiate de către apărare.

(...) Nu este vorba despre simpla participare anterioară a judecătorului în proceduri judiciare preliminare, ci despre împrejurarea că acesta validase deja, în termeni de certitudine, însăși teza factuală a acuzării, tratând existența faptelor, mecanismul pretins infracțional și implicarea subsemnatului, ca fiind deja conturate și confirmate”, susține Cristian Winzer.

Cum se lua mită la ARR?

În esență, activitatea infracțională cercetată în prezenta cauză a indicat că, cel puțin de la finalul anului 2024 și până în prezent, mai multe persoane fără calitate au apelat la deținători de școli de atestate profesionale aferente transportului de persoane/mărfuri, care au intermediat obținerea atestatorilor într-o manieră ilicită, solicitând diverse sume de bani în scopul traficării influenței pe care o aveau față de funcționari publici din cadrul Autorității Rutiere Române, care făceau parte din comisiile de examinare aferente obținerii atestatorilor, candidații neprezentându-se la examen și fiind cu toate acestea declarați admiși în urma așa-zisei susțineri a examenului, sau prezentându-se și primind în sala de examinare, de la examinator, foaia cu răspunsurile corecte, parte din sumele de bani remise ajungând cu titlu de mită la membrul comisiei de examinare, în prezent directorul general al Autorității Rutiere Române- Anton Cristian. Documentarea inițială a activității infracționale a avut ca punct de plecare două denunțuri formulate pe raza municipiului București, ancheta relevând însă că mecanismul este unul mult mai amplu decât cel prefigurat inițial și că îmbracă forma unui grup infracțional organizat, structurat pe mai multe paliere, și care își are raza de acțiune în toate locațiile în care Anton Cristian- în

prezent directorul general al Autorității Rutiere Române, este membru în comisia de examinare, respectiv în mun. București, în jud. Mehedinți și în jud. Arad. Există totodată indicii în sensul că Anton Cristian acționează și prin intermediul altor comisii de examinare, în care desemnează persoane agreeate de acesta sau sub controlul acestuia, dar și că la nivelul întregii țări există micro-sisteme infracționale cu același mod de operare, în multe alte locații de examinare.

Atestatul UBER costă 700 euro

Sesizarea inițială a fost formulată de numiții M.F. și F.G., care au arătat că o persoană cunoscută ca G. A. facilitează obținerea de atestate UBER (atestat/certificat pentru transportul de persoane în regim de închiriere) solicitând suma de aproximativ 600 de euro în acest sens, pentru ca acesta să intervină pe lângă un funcționar public din cadrul Autorității Rutiere Române.

La data de 02.12.2024, M.F. s-a întâlnit cu G.A.F. într-o benzinărie din mun. București, acesta comunicându-i că o poate ajuta inclusiv să obțină diploma de bacalaureat. Totodată, i-a spus că nu este necesar să se prezinte la examenul pentru obținerea atestatului UBER, însă că prețul va fi de 700 de euro.

La data de 13.12.2024, martora colaboratoare a remis suma de 700 de

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.





euro lui G.A., iar la data de 14.12.2024 aceasta a primit un mesaj de la acesta, însoțit de un document numit "situație centralizatoare", din care rezulta că a promovat examenul pentru obținerea atestatului. Din documentul trimis rezultă că acesta a fost semnat electronic de către numitul Anton Cristian, în calitate de membru al comisiei de examinare, dar și că sus-numita ar fi urmat cursurile de pregătire la Centrul de pregătire și perfecționare Izodasa SRL.

1.000 euro să ți se rezolve subiectele de către profesioniști

Un al doilea denunț a fost formulat de numitul F.I., care a sesizat faptul că un funcționar public din cadrul ARR care are atribuții în procesul de eliberare a atestatelor profesionale pentru transport rutier de mărfuri, urmează să primească foloase necuvenite prin intermediul unor persoane de încredere, de la numiții G.C. și T.G., în vederea facilitării obținerii unor astfel de atestate, deși aceștia nu se vor prezenta personal la examen, urmând a fi substituite cu alte persoane.

În acest sens, cei doi au luat legătura cu persoana cunoscută sub numele A.G. (de mai sus) care a luat legătura, la rândul său cu o persoană cunoscută

ca B.G. acesta comunicând mai departe numele celor doi candidați numitului Anton Cristian- director la Direcția Juridică din cadrul ARR. Cu acceptul acestuia din urmă, numiții G.C. și T.G. nu se vor prezenta la examen, iar în locul lor vor veni alte două persoane care urmau să rezolve subiectele în locul lor.

Celor doi candidați li s-a comunicat că vor trebui să remită suma de 1000 de euro de persoană cu titlu de mită și, suplimentar, suma de 200 de euro de persoană pentru obținerea de documente false, și alți 200 de euro de persoană pentru că vor fi introduse în sală alte persoane în locul acestora. Bani erau să fie remiși în ziua examenului lui G.A. care urma să se întâlnească cu Anton Cristian și îi va remite acestuia sumele de bani achitate de cei doi cu titlu de mită.

Cum funcționa caracatița spăgii

Martorul A.A. lucrează în domeniul tahografelor, fiind angajat la o societate de profil, prin intermediul căreia a interacționat cu diverși funcționari din cadrul Autorității Rutiere Române. În urmă cu aproximativ 3-4 ani, martorul s-a deplasat cu o cunoștință unde se susțineau și se susțin în continuare

examele în vederea obținerii atestatelor profesionale eliberate de A.R.R..

În acea împrejurare, martorul a aflat că o persoană numită "Anton Cristian"- examinator în cadrul examenelor privind obținerea atestatelor, era dispus să ajute candidații să promoveze examenul în schimbul unor sume de bani.

Prin prisma profesiei martorului, acesta a dezvoltat o relație de încredere cu Anton Cristian, în baza căreia l-a recomandat pe acesta mai multor persoane care urmăreau să obțină atestate profesionale eliberate de A.R.R..

În perioada de 2-3 ani cât a colaborat cu Anton Cristian, acesta a aflat modalitatea în care își desfășoară activitățile ilicite și a cunoscut persoana de încredere a acestuia, respectiv pe R.B..

Așadar, ca mod de operare, R.B. ține legătura cu mai mulți reprezentanți ai centrelor de pregătire profesională care apelează la el în vederea obținerii atestatelor profesionale de către unii cursanți ai respectivelor centre. De asemenea, având la rândul său un astfel de centru, R.B. este contactat și de diverse persoane fizice care doresc obținerea unor astfel de atestate. În ceea ce privește desfășurarea



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



Centru de Pregătire

Intermediar

Examinator

Funcționar ARR

examenelor, acestea au loc în două modalități: prima- susținerea unei probe pe calculator/ tabletă, sub forma unor întrebări de tip grilă, iar a doua- susținerea atât a unei probe pe calculator constând într-un test grilă, cât și susținerea unui examen scris, redacțional, tip studiu de caz, ambele probe fiind susținute în aceeași zi, în săli diferite.

Banii, înainte de examen

În acest sens, în ziua examenului, cursanții sunt îndrumați de către R.B.căruia îi remit actele și sumele de bani în schimbul cărora aceștia urmează să promoveze examenul.

În cazul candidaților care urmează să fraudeze examenul și care ar fi trebuit să participe doar la proba testului-grilă, aceștia nu se prezintă fizic în sala de examinare, testul-grilă fiind completat de alte persoane (care sunt aduse în clădirea Formenerg de către Radu Bogdan, cu acordul lui Anton Cristian, și sunt introduse într-o sală separată unde, prin intermediul unor laptopuri/ tablete conectate wireless la server-ul A.R.R. cu ajutorul credențialelor furnizate de Anton Cristian, completează răspunsurile corecte în numele candidaților care au remis sume de bani în acest sens). Evidența acestor candidați este ținută de R.B., care i-o prezintă lui Anton Cristian, acesta din urmă primind o sumă de bani pentru fiecare dintre candidații ajutați în maniera descrisă.

În cazul celei de-a doua modalități de susținere a examenului, după finalizarea etapei care implică completarea testului grilă în maniera expusă anterior, candidații care au remis sume de bani sunt chemați în clădire și sunt introduși într-o sală aflată la etajul al II-lea, cunoscută în rândul funcționarilor A.R.R. ca fiind „sala lui Anton”, dat fiind că Anton Cristian își desfășoară activitatea doar în acea sală.

Lista cu șpagile e la Anton

La intrarea în sală, candidații se deplasează la biroul unde stă Anton Cristian, acesta îi legitimează și verifică dacă apar sau nu pe lista întocmită de R.B. cuprinzând numele candidaților care au remis sume de bani, și în caz afirmativ, în locul foii de examen, Anton Cristian le înmânează o foaie cu răspunsurile corecte.

În ceea ce privește modalitatea de colectare și remitere a banilor, R.B. primește sumele de bani de la candidații care au discutat direct cu el, pe de-o parte, și pe de alta, de la reprezentanții centrelor de pregătire profesională- în cazul candidaților înscriși prin intermediul acestor centre de pregătire, iar după finalizarea examenului, în aceeași zi, respectiv, sâmbăta, când au loc examenele în mun. București, Radu Bogdan îi înmânează lui Anton Cristian banii pentru candidații care au promovat examenul ca urmare a ajutorului oferit de acesta.

Martorul a arătat că Anton Cristian folosește același mod de operare atât la examenele susținute în mun. București, cât și la cele din mun. Arad și Drobeta Turnu Severin. Din acest motiv, în mun. București se deplasează o dată pe lună la examen, în general în ultima săptămână din lună, și uneori și în prima.

Se face reducere la prima șpagă

1. Examenul din data de 25.10.2025 din mun.

București:

Ulterior autorizării, colaboratorul cu identitate reală F.T. (care voia să dea examenul) a purtat discuții pe aplicația Whatsapp în legătură cu înscrierea la examen numita B.A. (Examinator ARR) fiind interesată în continuare de identificarea de noi persoane dispuse să remită sume de bani în vederea promovării frauduloase a examenului:

Examinator ARR: „Te întrebam dacă mai ai pe cineva de înscris, că și io știam că și primul nene care a venit la mine în locul tău...”

Concurent: Aaaa.

Examinator ARR: Nu era nevoie. Și mi-ai mai zis tu de ceva băieți, și de asta am zis să te-ntreb dacă mai ai ceva, ca să-i... ăăă...”

(...).

Examinator ARR: Dacă găsești



ceva, m-anunți tu de ... (neinteligibil)...

Concurent: Da, da, da. Cu siguranță. Bun.

Examinator ARR: Îți faci reducere ție.

Concurent: Și la proba teoretică? La... cum... La prima probă...

Examinator ARR: Intri, la calculator nu intri...

Concurent: Da.

Examinator ARR: La scris intri, primești, scrii, pleci.

Concurent: Am înțeles. Bun.

(...)

Concurent: Am înțeles, am înțeles.

Cât vă datorez?

Examinator ARR: O mie cinci sute.

Concurent: Cinci sute?

Examinator ARR: Da.

În continuare, discuția se întrerupe pentru puțin timp, deoarece

colaboratorul autorizat a scos și numărat suma totală de 1400 euro.

Concurent: Doișpe, treișpe, paișpe. P-ăștia i-am pregătiți paișpe, așa-mi spuseseși la telefon, o mie patru sute.

Examinator ARR: O mie patru sute? Ți-am făcut discount oare?

Concurent: Da. Da.

Examinator ARR: Atunci o mie... (neinteligibil)...

Concurent: Rămân așa?

Examinator ARR (a dat din cap în semn afirmativ): Și nu mai e nimeni interesat?

Concurent: Am șoferii ăia, da mulți sânt sceptici, că zice: bă, mai, îi, am auzit pă la alții care a încercat și-a dat banii, și-a picat.

Examinator ARR: (s-a uitat la colaborator și a început să zâmbească)

Concurent: Io le-am zis, am încercat să le explic. Bă frate, cu cine am făcut io treabă...

Examinator ARR: Păi și sâmbăta asta am avut.

Concurent: Da?

Examinator ARR: Era cineva căruia i-a expirat ADR-u colete și cisterne, și nu mai putea să mai aștepte...

Concurent: Da?

Examinator ARR: Și uite...

În continuare, B.A. a întors monitorul care se afla pe birou, către colaborator, arătându-i o discuție pe care aceasta a avut-o cu o persoană, posibil prin aplicația WhatsApp.

Examinator ARR: Și i-am dat poză că s-a rezolvat (B.A. a deschis o poză din conversație, care pare să fie un document cu rezultatele primite).

Examinator ARR: Adică sâmbătă.

Concurent: Da, da.

Examinator ARR: Pe 18, c-a fost admis. Și el mi-a spus: nu era nevoie, mergem pe încredere.

Cristian Anton lua 600 de euro din șpagă

În esență, s-a arătat că din suma de bani solicitată intermediarilor, la Anton Cristian ajunge suma de 600 de euro/candidat, și că cel puțin B.A. a avut 15-20 de candidați la examenul din data de 22.11.2026, iar numitul „Alex” - 40 de candidați, fără să se poată stabili numărul candidaților veniți din partea lui Paraschiv Petrică Marinel și din partea celorlalți intermediari. Totodată, s-a stabilit că intermediarii solicită un preț cvasi-standard de 1500 de euro pentru examenele care cuprind și proba scrisă, dar că au fost situații când sumele solicitate au fost mult mai mari, în funcție de persoana candidatului. Totodată, s-a arătat că marja maximă a candidaților ajutați de Anton Cristian să promoveze fraudulos per sesiune de examinare este de 200 de candidați, dar că a existat o sesiune când a avut peste 300 de astfel de candidați, aproximativ în luna august-septembrie.

Este adevărat că nu toți acești candidați susțin și proba scrisă, unii înscriindu-se doar la proba la calculator, însă și deturnarea acestei probe se desfășoară tot cu acordul lui Anton Cristian, fiind organizată de acesta prin R.B. fiind persoanele din anturajul său care



rezolvă proba în locul candidaților, astfel că sumele de bani aferente acestei probe ajung tot la Radu Bogdan Alexandru și ulterior la Anton Cristian. Cu privire la examenul din data de 22.XY.RE, au fost aproximativ 70 de candidați care au remis sume de bani pentru promovarea frauduloasă a examenului, însă că acesta a observat un număr mult mai mare de documente aferente candidaților, în autoutilitara folosită de R.B. în acea împrejurare

Cristian Anton interceptat când își număra șpaga acasă

Din interacțiunea dintre B.A. și Anton Cristian și din gesturile ulterioare ale lui Anton Cristian, rezultă fără dubii că acesta i-a adus sumele de bani colectate ca urmare a examenului din data de XXX , și că în imobilul acestuia există numeroase sume de bani, astfel:

ANTON CRISTIAN: Bine.

B.A: Gata! Păi ne-auzim.... Să trecă sărbătorile astea un pic acuma. A fost acuma Sfântu Andrei...

ANTON CRISTIAN: Da.

B.A: Sfântu Andrei și...

ANTON CRISTIAN:

...(neinteligibil)... următoare, da.

B.A: E bine că nu-i așa.

ANTON CRISTIAN: Hai.

B.A: Nu știu ce să fac cu ăsta dă la

București, ăsta dă.. da-l miros io puțin așa... cam prost. Nu i-aș mai lua bani. Să-i fac, să nu-i mai iau bani.

ANTON CRISTIAN: Cui mă?

B.A: Lu ăsta... de era cu Elefantu (n.r.-referindu-se la S.A.).

ANTON CRISTIAN: Zici tu că se duce acolo?

B.A: Nu știu ce să zic. Dacă... dacă... dacă... Și-a fost sigur acolo. Acuma, știți care-i treaba? Nu știm sigur dă nimeni. Poa să se ducă oricine, oricând, oricum.

ANTON CRISTIAN: Și asta-i drept.

B.A.: Dă-i în **** mea. Să vedem ce-o fi, că io n-am ...(neinteligibil) (n-avem cum , nu se bagă niciunul p-acolo)...

Încerc să-l evit luna asta, să-i spun că sunt plecat, și gata.

ANTON CRISTIAN: Gata. Așa ușor, mai faci unu-doi, **** mea. (...)

B.A: Mă duc, că mai am de-nvârtit un pic. Mașina am oprit-o. Am închiriat o dubă de-asta... mai stau mai... mai lejer. ...(neinteligibil)... ce locație urâtă, n-am pomenit.

ANTON CRISTIAN: Pe asta au găsit-o, asta n-am ce să fac. ...(neinteligibil)... ne-au scos eia afară. N-am, efectiv n-am ce să fac. Ne-o scos afară.

B.A: Vedem ce-o fi.

ANTON CRISTIAN:

...(neinteligibil)...

B.A: Ne obișnuim noi.

ANTON CRISTIAN: Caută și tu altceva. Caută și găsim. Iliii, îi la mine-n pix, io o fac. Numa că l-am pus pe ăsta să investească acuma, știi?

B.A: ...(neinteligibil)... la vară.

ANTON CRISTIAN: Hai. Hai ...(neinteligibil)...

Ulterior, rămas singur în apartament, Anton Cristian și-a petrecut o perioadă considerabilă de timp numărând sume de bani, astfel cum rezultă din ansamblul gesturilor efectuate în acea împrejurare:

La ora 19:28, au început să se audă sunete asemănătoare celor produse de manipularea unui plic sau a unor hârtii, după care, la foarte scurt timp, Anton Cristian a fost surprins în timp ce se ducea din zona livingului (unde a stat împreună cu B.A.), spre zona dormitorului, având în mâna stângă un pachet de culoare maro (cel mai probabil un plic mare, pliat la unul dintre capete), care părea să aibă conținut.

Tot la ora 19:28, s-au auzit sunete asemănătoare celor produse de deschiderea/închiderea unei încuietori mecanice.

La orele 19:34, 19:35 și

19:36 au început să se audă sunete asemănătoare celor produse de manipularea unor plicuri sau hârtii.



La ora 19:38, au început să se audă sunete asemănătoare celor produse de numărarea unor sume de bani (bancnote), respectiv, de folosirea unor elastice din cauciuc, dar și de manipularea unor plicuri/hârtii. Sunete asemănătoare celor produse cu ocazia numărării unor sume de bani (bancnote), s-au auzit și la orele **19:39**, respectiv **19:40**.

În continuare, la ora **19:50**, Anton Cristian a venit din zona dormitorului, spre zona bucătăriei, având asupra lui un plic mare, de culoare maro, fără conținut, pe care l-a rupt (pare să fie același plic, pe care l-a dus inițial, cu conținut, din zona livingului, spre zona dormitorului).

Apoi, au început să se audă sunete specifice de chei (metalice), respectiv, sunete asemănătoare celor produse de deschiderea/închiderea unei încuietori mecanice, după care, la ora **19:53**, sunete asemănătoare celor produse de manipularea unor hârtii, respectiv, a unor elastice din cauciuc.

Tot începând cu ora **19:53**, s-au auzit din nou sunete asemănătoare celor produse cu ocazia numărării unor sume de bani (bancnote), dar și numitul Anton Cristian, în timp ce realiza, în șoaptă, următoarea numărătoare:

ANTON CRISTIAN:
...(neinteligibil)... 6, 7, 8, 9

...(neinteligibil)... 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30. 31, 32, 33
...(neinteligibil)... 36, 37, 38, 39, 40. 41, 42, 43 ...(neinteligibil)... 49, 50, 51, 52, 53, 54 ...(neinteligibil)... 56
...(neinteligibil)... 59, 60. 61, 62, 63, 64
...(neinteligibil)... 67, 68, 69, 70. 71, 72, 73, 74, 75 ...(neinteligibil)... 78, 79, 80. 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90. 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100.

În timpul efectuării numărătorii, s-au auzit sunete asemănătoare celor produse cu ocazia manipulării bancnotelor.

Imediat după finalizarea numărătorii descrise mai sus (la ora **19:55**), s-au auzit sunete asemănătoare celor de folosire a unor elastice din cauciuc.

La orele **19:56** și **19:57**, au început să se audă sunete asemănătoare celor produse de manipularea unor sume de bani (bancnote)/ hârtii, respectiv, a unor plicuri, după care, sunete asemănătoare celor produse de folosirea unui pix.

În continuare, la ora **19:58**, a fost auzit Anton Cristian, în timp ce realiza, în șoaptă, următoarea numărătoare:
ANTON CRISTIAN: ...(neinteligibil)... 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20. 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30. 31 ...(neinteligibil)... 40, 41 ...(neinteligibil)... 44, 45.

În timpul efectuării numărătorii, s-au auzit sunete asemănătoare

celor produse cu ocazia manipulării bancnotelor.

Imediat după finalizarea numărătorii descrise mai sus, s-au auzit sunete asemănătoare celor de folosire a unor elastice din cauciuc.

La ora **19:59**, a fost auzit din nou Anton Cristian, în timp ce realiza, în șoaptă, următoarea numărătoare:

ANTON CRISTIAN: 1, 2, 3
...(neinteligibil)... 20. 21 ...(neinteligibil)... 30. 31, 32, 33 ...(neinteligibil)... 61
...(neinteligibil)... 77, 78 ...(neinteligibil)... 81, 82 ...(neinteligibil)... 88, 89, 90. 91, 92, 93, 94, 95, 96 ...(neinteligibil)... 98, 99, 100.

În timpul efectuării numărătorii, s-au auzit sunete asemănătoare celor produse cu ocazia manipulării bancnotelor.

Imediat după finalizarea numărătorii descrise mai sus, s-au auzit sunete asemănătoare celor de folosire a unor elastice din cauciuc.

La ora **20:02**, s-au auzit sunete asemănătoare celor produse cu ocazia manipulării unui plic sau a unor hârtii, după care, la ora **20:04** s-au auzit sunete scurte și înfundate, asemănătoare celor de aranjarea a bancnotelor, prin lovire de un corp din lemn (masă).

Tot la ora **20:04**, a fost auzit Anton Cristian, în timp ce realiza, în șoaptă,



următoarea numărătoare:

ANTON CRISTIAN:

...(neinteligibil)... 70 ...(neinteligibil)... 88, 89, 90 ...(neinteligibil)... 98, 99, 100.

În timpul efectuării numărătorii, s-au auzit sunete asemănătoare celor produse cu ocazia manipulării bancnotelor.

Imediat după finalizarea numărătorii descrise mai sus, s-au auzit sunete asemănătoare celor de folosire a unor elastice din cauciuc.

A numărat banii timp de 20 de minute. Ulterior, în intervalul **20:07 – 20:27**, s-au auzit aproape în mod continuu, sunete asemănătoare celor produse de manipularea unor plicuri/hârtii/bancnote, de aranjare a bancnotelor, respectiv, de folosire a unor elastice din cauciuc și a unui pix.

La ora **20:28**, Anton Cristian a tastat și trimis un mesaj de pe telefonul mobil, după care, a început să realizeze, în șoaptă, următoarea numărătoare:

ANTON CRISTIAN:

...(neinteligibil)... 23.

În timpul efectuării numărătorii, s-au auzit sunete asemănătoare celor produse cu ocazia manipulării bancnotelor.

Imediat după finalizarea numărătorii descrise mai sus, s-au auzit sunete asemănătoare celor de folosire a unor elastice din cauciuc.

La ora **20:29**, Anton Cristian a fost auzit, realizând în șoaptă, următoarea numărătoare:

ANTON CRISTIAN:

...(neinteligibil)... 10, 11, 12, 13, 14

...(neinteligibil)... 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 ...(neinteligibil)... 30, 31 ...(neinteligibil)... 33 ...(neinteligibil)...

35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46 ...(neinteligibil)... 48, 49, 50, 51, 52, 53 ...(neinteligibil)... 56, 57, 58, 59, 60. ...(neinteligibil)... 62, 63 ...(neinteligibil)... 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77... 100.

S-a speriat de cât de mare e șpaga

În timpul efectuării numărătorii, s-au auzit sunete asemănătoare celor produse cu ocazia manipulării bancnotelor.

Imediat după finalizarea numărătorii descrise mai sus, s-au auzit sunete asemănătoare celor de folosire a unor elastice din cauciuc, dar și a unui pix.

La ora **20:38**, Anton Cristian a stins lumina din zona livingului și a bucătăriei, după care a luat un scaun de tip scară, pe care l-a dus și l-a așezat în fața mobilierului de bucătărie.

În continuare, Anton Cristian s-a urcat pe acel scaun, după care, la scurt timp, a luat din zona aceea de mobilier, un pachet asemenea unei cutii din carton sau a unui plic mai mare, care părea să aibă conținut (Anton Cristian s-a dezechilibrat la coborârea de pe scaunul de tip scară).

Anton Cristian a dus acel pachet în zona livingului (ora **20:39**), iar în continuare au început să se audă sunete asemănătoare celor produse de manipularea unor plicuri sau hârtii, dar și de folosirea unor elastice din cauciuc.

La ora **20:56**, s-au auzit din nou sunete asemănătoare celor produse de manipularea unor plicuri sau hârtii, după care, Anton Cristian a luat pachetul (cel asemenea unei cutii din carton sau a unui plic mai mare), s-a dus cu el în zona mobilierului de bucătărie și s-a

urcat pe scaunul de tip scară.

Anton Cristian a ascuns banii în cutia de pantofi

Anton Cristian a așezat acel pachet undeva în mobilier (fără să poată fi observat locul), după care a coborât de pe scaunul de tip scară și a pornit lumina din zona livingului și a bucătăriei.

Imediat după aceea, la orele **20:57**

și **20:58**, Anton Cristian a realizat, în șoaptă, următoarele numărători:

ANTON CRISTIAN: ...(neinteligibil)...

3, 4, 5 ...(neinteligibil)... 8, 9,

10 ...(neinteligibil)... 14, 15, 16

...(neinteligibil)... 20.

ANTON CRISTIAN: 1, 2, 3

...(neinteligibil)... 8, 9. Ai să-mi bag ****!

În timpul efectuării numărătorii, s-au auzit sunete asemănătoare celor produse cu ocazia manipulării bancnotelor.

Imediat după finalizarea celei de-a doua dintre numărătorile descrise mai sus, s-au auzit sunete asemănătoare celor de folosire a unor elastice din cauciuc, dar și a unui pix.

La ora **21:02**, a fost auzit Anton Cristian care a realizat, în șoaptă, următoarea numărătoare:

ANTON CRISTIAN:

...(neinteligibil)... 10, 11, 12

...(neinteligibil)...

În timpul efectuării numărătorii, s-au auzit sunete asemănătoare celor produse cu ocazia manipulării bancnotelor.

Imediat după finalizarea numărătorii descrise mai sus, s-au auzit sunete asemănătoare celor de folosire a unor elastice din cauciuc.

La ora **21:03**, a fost auzit Anton



Cristian care a realizat, în șoaptă, următoarea numărătoare:

ANTON CRISTIAN:

...(neinteligibil)... 6, 7, 8, 9, 10

...(neinteligibil)... 18, 19 ...(neinteligibil)...

21, 22, 23, 24, 25, 26, 27... 28, 29, 30

...(neinteligibil)... 33, 34, 35.

După efectuarea acestei numărători, a fost auzit Anton Cristian cum a spus la final: „două sute”.

În timpul efectuării numărătorii, s-au auzit sunete asemănătoare celor produse cu ocazia manipulării bancnotelor.

Imediat după finalizarea numărătorii descrise mai sus, s-au auzit sunete asemănătoare celor de folosire a unor elastice din cauciuc, dar și a unui pix.

La ora **21:05**, s-au auzit sunete specifice de chei metalice, după care, sunete asemănătoare celor produse de deschiderea/închiderea unei încuietori mecanice.

A mutat banii dintr-o cameră în alta

Imediat după aceea (tot la ora **21:05**), Anton Cristian a plecat din zona livingului spre zona dormitorului, cel mai probabil având asupra lui bagajul de tip geamantan/valiză (în drum spre zona dormitorului, a pus un mănunchi de chei pe masa aflată lângă aparatul de aer condiționat).

La ora **21:06**, Anton Cristian a revenit în zona livingului, de unde a luat în mână un alt pachet, mai mic (care pare să fie ambalat parțial în hârtie.

În continuare, Anton Cristian a oprit

lumina din zona livingului și bucătăriei, după care a mers în apropierea mobilierului de bucătărie și s-a urcat pe același scaun de tip scară.

În următoarele momente, s-au auzit niște sunete asemănătoare celor produse de folosirea unui seif (mai precis, de introducerea unui cod de securitate).

La ora **21:07**, Anton Cristian a coborât de pe acel scaun de tip scară, fără să mai aibă pachetul asupra lui.

Ulterior, a mutat scaunul de tip scară din apropierea mobilierului de bucătărie, a luat niște fructe și a pornit din nou lumina.

A numărat 700 de bancnote

Practic, din întreaga conduită observată la Anton Cristian după primirea vizitei lui B.A. se decelează motivul vizitei acestuia, respectiv remiterea sumelor de bani colectate ca urmare a ajutorului dat candidaților în vederea promovării frauduloase a examenului, actele desfășurate de Anton Cristian în apartamentul său fiind subsecvente remiterii de sume de bani: numărarea acestora, împărțirea în mai multe calupuri, legarea cu elastic, plasarea acestora într-un loc sigur, cel mai probabil într-un seif (mai ales raportat la împrejurarea că acesta a închis lumina înainte de a tasta codul, tocmai pentru a nu se observa din exterior activitatea desfășurată), și notarea defalcată a sumelor de bani, aspecte care întăresc veridicitatea informațiilor inițiale.

Dacă se are în vedere numărătoarea

efectuată de Anton Cristian, se decelează următoarele: 100, 45, 100, 100, 23, 100, 20, 9, urmată de o expresie trivială care indică propria mirare cu privire la sumele de bani numărate, urmată de o altă numărătoare finalizată cu cuvântul „200”.

Dacă se ține cont că acesta pare că împarte banii în calupuri, se poate presupune în mod rezonabil că acesta a format calupuri de 100 de bancnote, numărând cel puțin 700 de bancnote (100 +45 +100+100+23+100+20+9+200).

Un ultim aspect care se impune a fi menționat este urmarea episodului din data de 22.11.2025 când Anton Cristian a fost auzit numărând bani și văzut depozitând ceva în zona unui dulap din bucătărie, unde s-au și auzit, de altfel, sunete corespunzătoare tastării unui cod.

Pachetul cu bani din sacoșă

În data de **22.01.2026**, ora **15:43**, în apartamentul situat la adresa indicată mai sus, a intrat numitul Anton Cristian, fără să mai fie însoțit de vreo altă persoană.

La ora **15:48**, Anton Cristian a luat unul dintre scaunele de lângă masa din living, după care l-a poziționat în apropierea mobilierului de bucătărie. Ulterior, acesta s-a urcat pe scaunul respectiv, după care, pe blatul mobilierului de bucătărie.

Din zona de deasupra mobilierului de bucătărie, Anton Cristian a luat un pachet, de culoare deschisă, care pare



că avea conținut.

Cât timp se afla cu picioarele pe blatul mobilierului de bucătărie, înainte de a lua acel pachet, Anton Cristian a fost auzit în timp ce spunea următoarele:

Anton Cristian: Să-l iau, în **** mea ...(neinteligibil)... Hai aici!

După ce a coborât de pe mobilier (ora **15:49**), Anton Cristian a dus scaunul înapoi, lângă masa din living, iar pachetul l-a introdus în sacoșa în care anterior mai pusese alte bunuri din apartament.

La ora **15:57**, Anton Cristian a luat sacoșa în care au fost introduse bunurile (inclusiv acel pachet), după care, la ora **15:58**, a părăsit apartamentul, închizând cu cheia ușa de acces.

Prin urmare, se confirmă faptul că, la data de **22.11.2025**, acesta a depozitat sume de bani în acel loc din bucătărie, întărindu-se cele stabilite cu acea ocazie.

Cristian Anton lua atenții în sacoșa Boss

Au existat sute de examene la finalul cărora s-a luat șpagă. La finalizarea examenului, Anton Cristian s-a deplasat în zona XXX unde a fost așteptat de Radu Bogdan Alexandru cu o pungă cu inscripția „Boss”, acesta urcând în autoturismul marca Dacia Duster condus de Anton Cristian și purtând următoarea discuție:

ANTON CRISTIAN: M-ai lăsat astăzi singur, în **** mea, aicea, ...(neinteligibil)... chemăm, să vii, **** mea. Io... io nu te-am sunat.

B.A: N-am reușit, f***-i mama mă-sii, că veneam. Mă ocup io și de frați, și... am stat puțin pă la Vâlcea, să mai rezolv ceva pe-acolo, că veneam.

ANTON CRISTIAN: Da, da dă-mi măcar o, o, o chestie de știre, în **** mea, că ăștia, în **** mea, or început să chițăie, știi? Păi, ne achităm și cu turu trecut? Da zic, stai mă, că n-a fugit nimeni, io nu m-am văzut cu omu ăla. Ce dracu, e în concediu, **** mea.

B.A: Da nu, e vorba că nu... Tre să înțeleagă ei să știe, că nu... noi... nu umblu io cu...

ANTON CRISTIAN: Io asta i-am spus la Alex... și Alex o umblat în brânci astăzi.

B.A: N-a dat-o el, a dat-o ăștia din jur-împrejurul nostru. N-o dă el. Bă, ăștia mă, că ...(neinteligibil)...

ANTON CRISTIAN: Și... fii atent aicia ce-ți spun, l-am... Cred că n-a venit Motorină.

B.A: Ba da. Motorină... vă spun io. Io astăzi, când am fost un timp, pe la undeva pe la 10 -11, m-am lua...

ANTON CRISTIAN: Cu ce? Cu ce-a venit? Cu cine și-a făcut el treaba?

B.A: Cu Mihai.

ANTON CRISTIAN: A venit pe, pe, pe...

B.A: Îhî.

ANTON CRISTIAN: Pe lista lu Mihai?

B.A: Îhî.

ANTON CRISTIAN: Aia da...

Șpagă și mai sus?

ANTON CRISTIAN: Să-i zic acuma, când mă-ntâlnesc prima dată cu T., cu ceva rezerve, tre să mai lucrez cu tine. ...(neinteligibil)... că io cu ai mei, cu cât mai puțin să dau, să iau și... Și astăzi o venit iară... **** ăla de la Vâlcea, cu nevastă-sa.

B.A: Aha.

ANTON CRISTIAN: Și l-am agasat. Păi zice, io am crezut că no, dacă am venit o dată, mai vine aia. Știi? Și-i zic, bă, te-am primit doar pentru c-a intervenit E, pentru tine. E ultima dată, cu mine să nu mai vii! La mine să nu mai vii deloc! A avut șase... multe, multe și și, și-o avut patru CPC-iști.

B.A: Îhî.

ANTON CRISTIAN: I-am zis, bă, la mine să nu mai vii! Și te rog io frumos, nu știi, fă-ți în altă parte, du-te, fă-ți altcumva! Zic, o intervenit E. atunci pentru tine, io n-am nevoie!

B.A: Normal!

ANTON CRISTIAN: Da a venit după-aia ăla de la Vâlcea. De-aia, astăzi am fost toată ziua agasant. Astăzi chiar toată ziua am fost foarte turbat.

B.A: Da.

ANTON CRISTIAN: Adică... turbat în sensul că nu... tu știi că... Frate, ți-am mai spus-o, mie-mi place să lucrez doar cu tine, cu oamenii tăi. I-am dus pe ****



estea de T. și pă, pă, pă E., că o duc după mine, că n-am ce să fac. Aia vine și mă... îmi freacă melodiile. Io nu pot să zic, că-i bună plătitoare. E foarte bună plătitoare, înțelegi? Da ea aproape ce-o venit, io am crezut că ea-i singură.

RADU BOGDAN ALEXANDRU: Vedeți că e și hoată, rău de tot.

ANTON CRISTIAN: Îi mă!

RADU BOGDAN ALEXANDRU: Că am descoperi... am descoperit niște chestii.

ANTON CRISTIAN: Îi mă!
(...)

Șpaga de la București

ANTON CRISTIAN: Astăzi m-o, m-o dat ăsta mic... (în continuare s-au auzit sunete asemănătoare celor produse cu ocazia manipulării unui plic din hârtie) Uite! ăsta. Ce-i asta mă?!

B.A: Aicea...

ANTON CRISTIAN: ... (neinteligibil)... de la București.
(...)

B.A: Io v-am lăsat ce-a fost la București, astăzi, aicea... și-am mai pus cinci mii în plus.

ANTON CRISTIAN: Vreau să îmi fac cheltuielile și îți spun data viitoare cât mai este să-mi dai.

B.A: Nu! Mai avem de făcut... Ce mai avem? Mai avem...

ANTON CRISTIAN: Mehedințiu...

B.A: Severinu și cu.... Severinu și cu Bucureștiu, nu?

ANTON CRISTIAN: Atât, da. Și ... (neinteligibil)..., atât. La Severin nu.

B.A: La București nu aveți, tre să vină cu ea azi.

B.A: Cu lista de la București. N-o aveți. Tre să vină cu ea.

ANTON CRISTIAN: O am, mă omule! Că știi că am... Nu, aia-i de la Severin.

B.A: Nu, aia-i de la Severin.

ANTON CRISTIAN: Aia n-o am.... n-o am.

Turneul național al mitei

ANTON CRISTIAN: Bine, am acuma să le dau, că le dau la ăștia...

B.A: Vreți să vi-i aduc la București? Sau îi duc la Robi? (s-au auzit din nou sunete asemănătoare celor produse de manipularea unor hârtii)

ANTON CRISTIAN: Acuma, dacă am aicea, dacă am aici... Am aicea Bucureștiu de astăzi?

B.A: Da.

ANTON CRISTIAN: Bun. Ca să le dau lor.

B.A: Nu, țineți-o, că vă mai uitați pă ea. Că p-aia am greșit ceva io.

ANTON CRISTIAN: Nu m-o trebe! Ce **** mea! ăă... ce că***! Mă c** pe ea.

B.A: Îmîmî... douăşdouă ori două mii patru sute, doar ce-a fost astăzi. (neinteligibil)... și cu cincişpe mii pe plus.

ANTON CRISTIAN: Închis! ăia ca să am să le dau la ăștia.

B.A: Aşa. Și dacă vreți luni, îl mai trimit pe Alex cu altceva.

ANTON CRISTIAN: Nu mai! Că acuma! La mine asta era problema, când am văzut că nu-i... (neinteligibil)...

B.A: Am simțit un pic că, bă, stai mă că tre să fac așa. Da nu, nu... nu... nu, io vreau să risc cu banii, io sunt terminat. Io nu... nu vin cu bani când plec de-aicea la Vâlcea, nu plec bani după mine. Și nici de-acolo.... La Timișoara ... (neinteligibil)... și vreau să vi-i duc acolo ca să terminăm, știți?

ANTON CRISTIAN: Îi mai bine, știi de ce? Pentru că nu există un... n-au urmă. Că am om afară ... (neinteligibil)..., toți care mergem la examenele astea suntem monitorizați, și, zice, de la... și-am zis, o plecat de la asta. Ai văzut c-o ieșit circu cu buletinele? Pentru că celelalte instituții folosesc buletin cu adresă, înțelegi? Pe noile... (neinteligibil)..., că de-aici a plecat.

Se temeau: "Ne-or agăța și pe noi"

ANTON CRISTIAN: Ba mai mult, și la Pitești ... (neinteligibil)... de făcut, varianta specială. Or venit ... (neinteligibil)..., bă, ești nebun?! Buletine false în Pitești, e groaznic, înțelegi? Și-atuncea ei caută urma, știți? Și orice prind... În *** mea, ne-or agăța și pe noi cu ... (neinteligibil)...

B.A: Io...

ANTON CRISTIAN: Da stai liniștit,



că ieșim în douăzeci de ani.

B.A: Păi ...(neinteligibil)..., i-am zis și la asta.

ANTON CRISTIAN: Da, da, da, da. Mă, păi vezi în **** mea, ai copil ...(neinteligibil)... ăăă, suntem și mai bine supravegheați și i-am zis, bă, tu... tu povestește la toată lumea, că ne-o apucat ca proasta. Mă-nțelegi? Io nu... (neinteligibil)... că nu. I-am zis, io nu ... (neinteligibil)... Păi mi-a zis că sânt găinar. Da... (neinteligibil)...

B.A: Păi da, la nivelul care se-ntâmplă lucrurile... sântem, c-asta.. ăla.

ANTON CRISTIAN: Frate, io-ți spun ...(neinteligibil)..., că io-ți spun tot, io nu mă ascund... mă-nțelegi?

B.A: ...(neinteligibil)... la toți.

ANTON CRISTIAN: Deci ...(neinteligibil)... ăăă, o zis că am vrut să ...(neinteligibil)... p**a mea ...(neinteligibil)... p**a mea, dar s-a lăsat deocamdată. Păi las filmarea șefilor de serviciu și-acuma mă duc la ...(neinteligibil)... și s-ar putea să nu mai continuăm cu ...(neinteligibil)... noul director... (neinteligibil)... Că dacă ăla rămâne ... (neinteligibil)...

ANTON CRISTIAN: Amza pe birou, tu iei ...(neinteligibil)..., da să facă ei. Faceți cum vă... (neinteligibil)... și, cât îi, dați-i și lui, și bag ****-n voi. Și dup-ai-a vine Aradu, și-atuncea tu alegi. Dacă crezi că ai aicea la București, mut

Aradu, și-i trimit la București, dacă nu, mă duc la Arad. Da ăla-i ultimul.

B.A: Pe luna viitoare tre s-o calculăm...

ANTON CRISTIAN: Calculăm...

B.A: Mă duc la Severin.

ANTON CRISTIAN: Doi... fac. Fac două Bucureștiuri atuncea, dacă trebe.

R.B.A.: Ai văzut?! M-am uitat de curiozitate la Teleorman, că era unu programat acolo, erau o sută treizeci și patru de probe.

ANTON CRISTIAN: Ai...

R.B.A.: Astăzi v-a fost bine? Sau? ANTON CRISTIAN: Nouă sute șaptezeci.

R.B.A.: Nu, eram curios câți... lua. Zece la sută. Nu e o marjă...

ANTON CRISTIAN: Zece la sută e bine. Da nu poa să fie cincizeci la sută, băi Bogdan! Ei înscriau aici pe București câte două mii patru sute.

La, la, la... la Suceava, înscriau...

aveau treizeci la sută. Treizeci la sută?! Adică eia mergeau pentru, ăăă... de exemplu... cinci, șase sute de oameni și erau în schimb două mii patru sute, două mii cinci sute de oameni. Aveau oameni înscriși de șapte ani de zile. Au sărit centrele pe mine, îți dai seama.

No io.. zice, nu-i lăsați, că noi tre să-i înscriem, că omu dacă vine, vine, și întreabă dacă aia. Voi... înseamnă că vorbiți doar o dată la trei ani cu oamenii. Ia vorbiți în fiecare săptămână

și întrebați-i, bă, veniți la examen? Că dacă nu vrei, nu poți să-i încarci. ăsta-i motivul pentru care am tăiat.

Mită pentru Anton - 30.000 euro

Cu ocazia examenului din Arad, a rezultat că numitul Anton Cristian a obținut cu titlu de mită suma de cel puțin 30.000 de euro, sumă remisă la locuința sa de către B.A. după finalizarea examenului.

Din discuția purtată între Anton Cristian și B.A. la data de **17.03.2025** s-a decelat însă că, pentru examenul din jud. Arad, lui Anton Cristian i s-a remis suma de **30.000 de euro**, de unde rezultă că, la data de **01.03.2026**, B.A. a schimbat în moneda euro sumele de bani primite în lei, la care a adăugat sumele de bani remise de candidați direct în moneda euro.

Totodată, se impun aceleași concluzii antamate anterior cu privire la cuantumul sumei, în sensul că faptul că lui Anton Cristian i s-a remis suma de 30.000 de euro pentru examenul din jud. Arad înseamnă că suma primită de B.A. ca urmare a traficării influenței a fost de cel puțin 30.000 de euro, aceasta neputând fi mai mică decât partea remisă lui Anton Cristian.

Anton Cristian a luat mită din sute de examene precum cel de la Arad.

Angajații CNAIR își măresc singuri salariile

Anca Mocanu, lider de sindicat în cadrul Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), le transmite angajaților, printr-un e-mail intrat în posesia noastră, că urmează majorări salariale.

Mocanu le-a transmis membrilor de sindicat calendarul negocierilor cu conducerea companiei.

Documentul arată, fără echivoc, cum se pregătește o nouă rundă de beneficii într-o instituție care stă pe un munte de datorii.

În loc de concluzie: În timp ce contribuabilii sunt anunțați discret că urmează vremuri „grele”, în interiorul CNAIR se discută relaxat despre angajări și salarii mai mari.

Planul fără surprize

Ancuța descrie un calendar în care lucrurile sunt împărțite elegant: întâi discuții fără bani, apoi discuții cu bani. Memorandumul pregătit include deblocarea angajărilor, posturi suplimentare și majorări salariale în funcție de inflație. Cu alte cuvinte, un traseu birocratic perfect pentru a ajunge exact unde trebuie: la bani mai mulți pentru aceiași oameni.

În loc de concluzie: Nu e negociere, e un traseu deja asfaltat... spre salarii mai mari.

Rețeta clasică de faliment

Cristian Pistol, directorul general al CNAIR, zis „Coarne”, complet decuplat de realitate, pare hotărât să demonstreze că orice limită bugetară poate fi ignorată cu suficientă încredere. În loc să reducă presiunea pe buget, el cere mai mulți angajați și salarii mai mari într-o companie deja sufocată financiar. Este exact combinația care, în mediul privat, duce direct la insolvență.

În loc de concluzie: La stat nu dai faliment, doar mai ceri bani mai mulți de la Guvern.

Asfaltul rămâne pe hârtie

Veniturile proprii ale CNAIR din rovinietă și taxe de pod sunt de aproximativ 1,3-1,5 miliarde de lei pe an. Din acești bani, între 1 și 1,2 miliarde de lei merg pe salariile celor peste 7.000 de angajați. Asta înseamnă că peste 75% din veniturile generate direct de companie se duc pe lefuri, nu pe drumuri.

În loc de concluzie: Rovinieta nu e pentru drumuri, e pentru salarii.

Banii nu ajung nici pentru casă

Veniturile proprii abia acoperă funcționarea internă a CNAIR, iar investițiile depind de banii veniți de la Ministerul Transporturilor. Când acești bani întârzie, constructorii acționează compania în instanță și obțin penalități consistente. Astfel, fiecare zi de întârziere devine o datorie în plus.

În loc de concluzie: Întârziile plata, plătești și mai mult din banii fraierilor.

Găurile negre din instanțe

CNAIR pierde constant procese cu marii constructori internaționali din cauza studiilor slabe și a blocajelor administrative. Despăgubirile ajung la sute de milioane de euro, bani care nu se regăsesc în niciun kilometru de autostradă. Sunt costuri invizibile pentru public, dar devastatoare pentru buget.

În loc de concluzie: Autostrăzi puține, despăgubiri multe.

Banii vin, dar nu rămân

Bugetele uriașe din 2025 și 2026 sunt alimentate din fonduri europene și Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR). Dacă proiectele nu sunt finalizate la timp, acești bani devin obligații ale statului român. Practic, ceea ce pare finanțare externă se transformă rapid în datorie internă.

În loc de concluzie: Gratis doar până vine factura.

Datoria invizibilă

Întreținerea drumurilor existente

este subfinanțată, iar degradarea acestora generează costuri de câteva ori mai mari în viitor. Este o datorie tehnică ignorată, dar inevitabilă. Practic, CNAIR amână plata unor costuri care vor exploda în anii următori.

În loc de concluzie: Ce nu repara azi, plătești de cinci ori mâine.

Cifrele dezastrului

La finalul anului 2024, CNAIR avea datorii curente de aproximativ 67 de miliarde de lei și datorii pe termen lung de circa 23 de miliarde de lei. Totalul de aproape 90 de miliarde de lei ar trebui să fie un semnal de alarmă major. În schimb, este tratat ca un detaliu contabil.

În loc de concluzie: 90 de miliarde datorii și încă au chef de măriri salariale.

Nota de plată ajunge la tine

În timp ce în CNAIR se negociază salarii mai mari, românii primesc nota de plată. Taxele locale cresc accelerat, taxa pe valoarea adăugată (TVA) urcă la 21%, iar mediul privat este sufocat de noi obligații fiscale. Reforma promisă de premierul „Bou Lojan” se traduce, în realitate, prin redistribuirea banilor de la contribuabilii către aparatul bugetar.

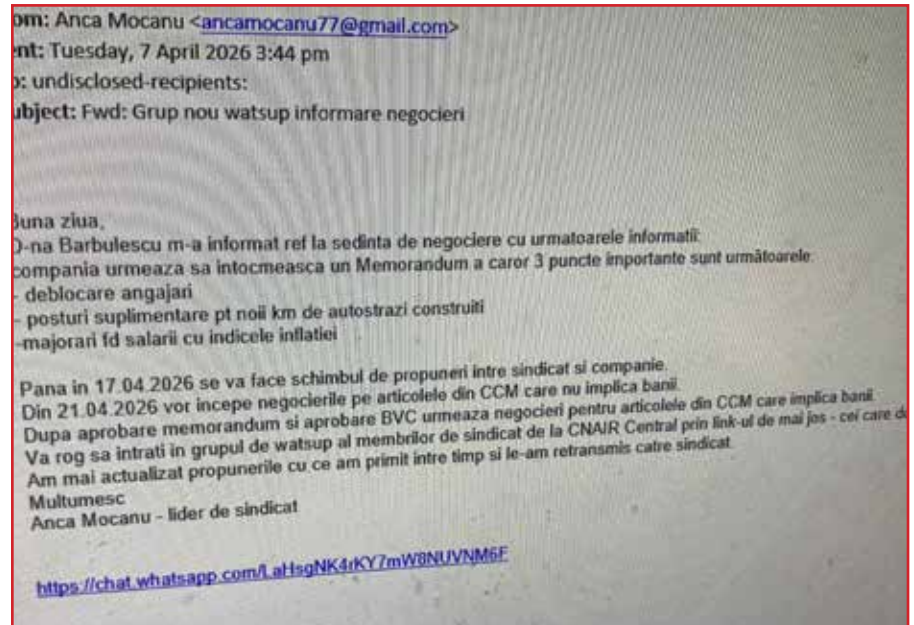
În loc de concluzie: Ei își votează măriri, ție îți umflă taxele.

Textul integral al e-mailului:

From: Anca Mocanu
<ancamocanu77@gmail.com>
Sent: Tuesday, 7 April 2026 3:44 pm
To: undisclosed-recipients:
Subject: Fwd: Grup nou WhatsApp informare negocieri

Bună ziua,
D-na Bărbulescu m-a informat ref. la ședința de negociere cu următoarele informații:
compania urmează să întocmească un Memorandum a căror 3 puncte importante sunt următoarele:
-deblocare angajați
-posturi suplimentare pt. noi km de autostrăzi construiți

-majorări fd salarii cu indicele inflației
 Până în 17.04.2026 se va face schimbul de propuneri între sindicat și companie.
 Din 21.04.2026 vor începe negocierile pe articolele din CCM care nu implică banii.
 După aprobare memorandum și aprobare BVC urmează negocieri pentru articolele din CCM care implică banii.
 Vă rog să intrați în grupul de WhatsApp al membrilor de sindicat de la CNAIR Central prin link-ul de mai jos - cei care doriți.
 Am mai actualizat propunerile cu ce am primit între timp și le-am retransmis către sindicat.
 Mulțumesc
 Anca Mocanu – lider de sindicat
<https://chat.whatsapp.com/LaHsqNK4rKY7mW8NUVNM6F>



Coarne- majorări salariale ilegale

Deși premierul Bou Lojan se dă peste cap să demonstreze la

televizor stoparea majorărilor salariilor nesimțite din instituțiile cu capital de stat, șeful CNAIR nu se sinchisește de asta.



Am intrat în posesia unui document prin care Coarne a aprobat în mod ilegal mărirea salariului unei pițipoance, NEACȘU Alina-Georgiana, consilier juridic în cadrul Serviciului Litigii de Muncă, Direcția Resurse Umane.

Mărirea salariului a fost avizată de către Ionuț Mașala, zis "Coadă-de-cal", poreclit "Harem", director economic al CNAIR, un om care le-a săpat groapa multor altor directori generali ai Companiei de drumuri, pe lângă groșița rotunjoară a lui Coarne.

Nu avem încă nicio confirmare, dar suntem convinși că această mărire ilegală a unui salariu din CNAIR nu este una singulară.

Compania pierde procese pe bandă rulantă în ciuda unei armate de juriști incompetenți, bine plătiți, angajați pe PCR - pile, cunoștințe, relații.

Din puținele date care au mai scăpat de cenzura lui Coarne de la instalarea sa ca dictator omnipotent pe bani publici, la finalul anului 2022, CNAIR avea 226 de juriști. Surse din companie susțin că, sub conducerea miserupistă a lui Pistol, în ultimii ani numărul lor aproape că s-a dublat.

În loc de concluzie: Bătaia de joc pe bani publici de la CNAIR continuă pe muzica romanțelor ipocrite ale premierului Bou Lojan.

Vă prezentăm în continuare, integral, textul raportului de majorare a salariului juristei CNAIR:

"Avizat,
Direcția Economică și Financiară,
Ionuț Mașala – Director Economic

Aprobat,
Director General
Cristian Pistol

RAPORT
privind aprobarea de majorare salarială a salariații
NEACȘU ALINA-GEORGIANA,
consilier juridic în cadrul

Serviciului Litigii de Muncă/Direcția Resurse Umane

Prin prezentul raport supunem atenției dumneavoastră posibilitatea acordării unei majorări salariale pentru doamna NEACȘU Alina-Georgiana, consilier juridic în cadrul Serviciului Litigii de Muncă/Direcția Resurse Umane, în temeiul art. 102 lit. c) din Contractul Colectiv de Muncă nr. 179/31.05.2024.

În prezent, salariața NEACȘU Alina-Georgiana își desfășoară activitatea pe postul de consilier juridic în cadrul Serviciului Litigii de Muncă/Direcția Resurse Umane, aceasta dovedind că are capacitatea necesară pentru a realiza sarcini cu grad de dificultate și complexitate ridicat.

Suplimentar activităților curente, stabilite atât prin Regulamentul de Organizare și Funcționare, cât și prin fișa postului, salariața a întocmit și redactat solicitări de plată având ca obiect achitarea cheltuielilor de judecată dispuse de instanțele judecătorești în dosarele gestionate de Serviciul Litigii de Muncă, precum și puncte de vedere referitoare la derularea raporturilor juridice de muncă, în urma solicitărilor primite din partea structurilor funcționale ale C.N.A.I.R. Central, care au sprijinit activitatea desfășurată de salariații din cadrul Direcției Resurse Umane, rapiditatea și corectitudinea în întocmirea acestora dovedind buna cunoaștere a activității specifice. În baza experienței obținute prin prisma activității în domeniul jurisdicției muncii, cât și în cadrul direcției, salariații i-au fost alocate noi atribuții, după cum urmează:

- întocmește solicitări de plată în vederea achitării cheltuielilor de judecată dispuse de instanțele judecătorești în dosarele gestionate de Serviciul Litigii de Muncă;
- întocmește situații centralizatoare aferente procedurilor de cercetare disciplinară prealabilă;
- formulează puncte de vedere de specialitate, în legătură cu derularea raporturilor juridice de muncă, la

solicitarea structurilor funcționale din cadrul C.N.A.I.R. Central.

În considerarea celor precizate și apreciind atribuțiile nou alocate ca fiind de complexitate medie, vă solicităm respectuos să fiți de acord cu o majorare salarială de 500 lei pentru salariața NEACȘU Alina-Georgiana, de la salariul actual de 7.000 lei la 7.500 lei, în conformitate cu prevederile Deciziei Directorului General nr. 377/08.04.2025 și ale art. 102 lit. c) din C.C.M. nr. 179/31.05.2024 – Renegocierea salariului la schimbarea atribuțiilor din fișa postului.

Cu stimă,
***"

În loc de concluzie: Ca să moară de necaz Unisprâncenatu'!

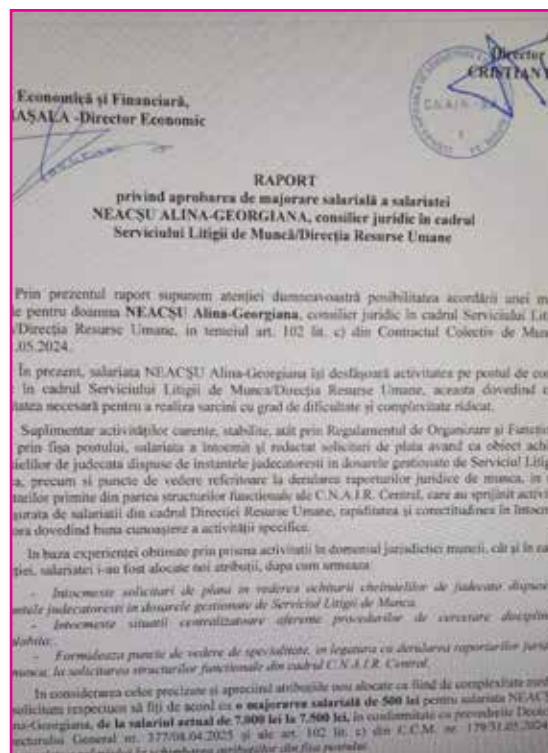
Genul programului: PAMFLET!

Coloana a cincea este o rubrică de pamflet și trebuie tratată ca atare.

De asemenea, vă avertizăm că pentru realizarea acestei rubrici folosim programe avansate de Inteligență Artificială (AI).

Le mulțumim tuturor prietenilor noștri care ne sprijină cu informații de calitate premium.

Îi rugăm pe toți cei care vor să ne trimită informații, documente, fotografii sau videoclipuri să ne contacteze prin e-mail la adresa: director@tirmagazin.ro.



**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**



999€ / LUNĂ

CAMION CU BENEFICII REALE.

SCANIA
SUPER



CEL MAI EFICIENT CAMION
DIN PUNCT DE VEDERE
AL CONSUMULUI DE
COMBUSTIBIL

10%

10% AVANS



RATE LUNARE

999 EUR pentru primele 6 luni



PROMOȚIE

Ofertă valabilă pentru livrările efectuate
până la sfârșitul lunii octombrie



PACHET DE SERVICE COMPLET

inclus pentru 3 ani / până la 360.000 km
(acoperă întreținerea și toate serviciile
în această perioadă)



STOC LIMITAT

Număr limitat de unități
disponibile pe stoc

PACHET
SERVICE
COMPLET

3
ANI

SCANIA